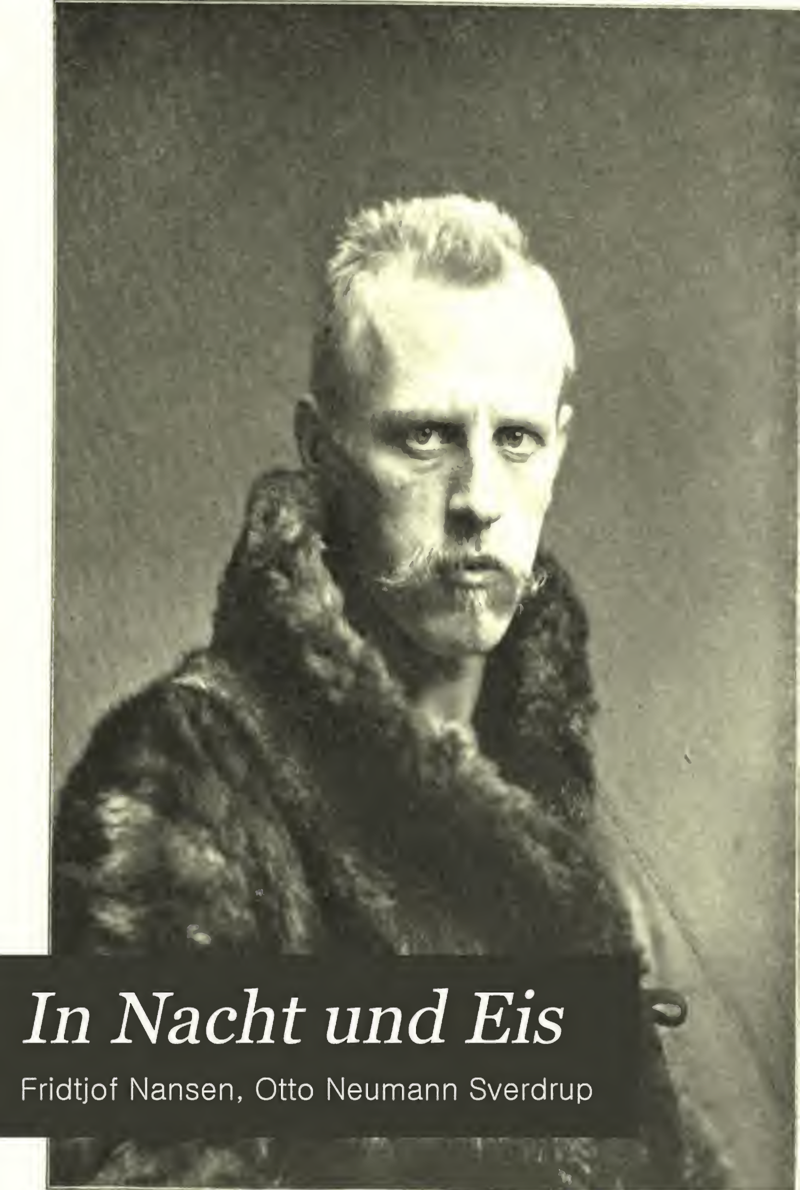
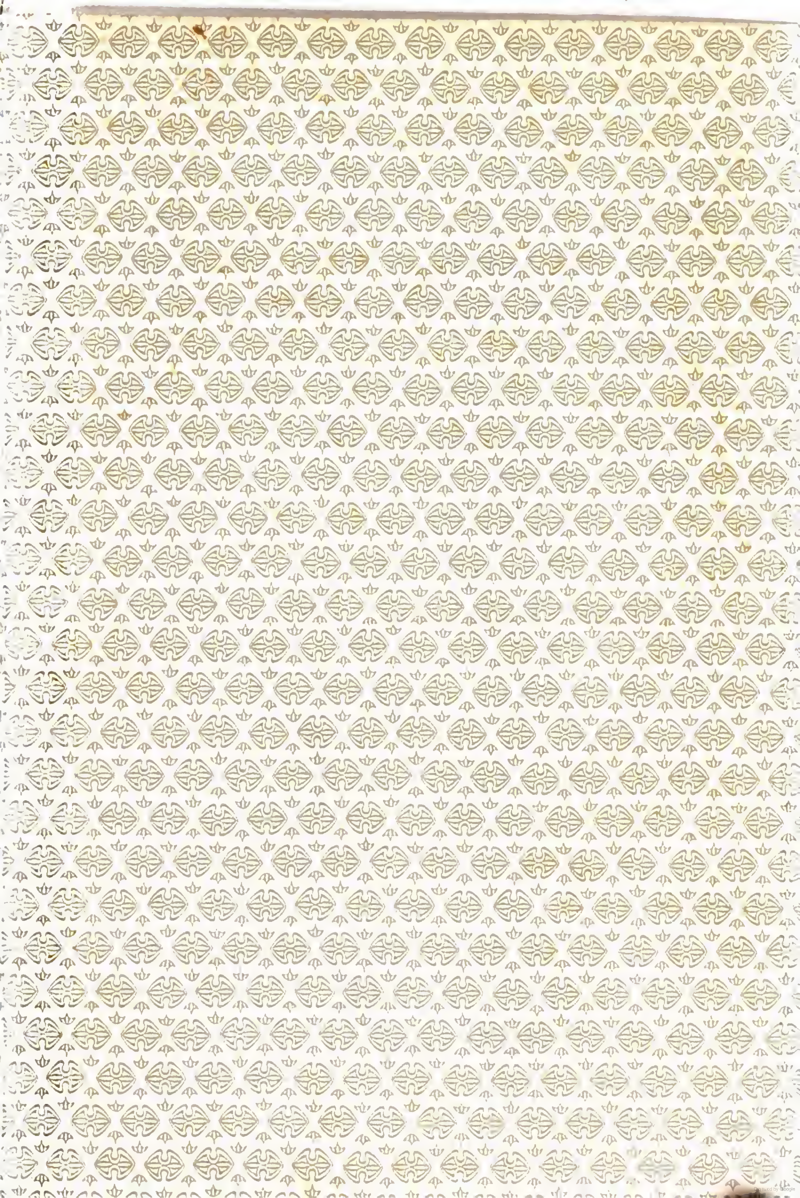

In Nacht und Eis
Fridtjof Nansen, Otto Neumann Sverdrup



In Nacht und Eis.

Erster Band.



Photogr. van der Weyde, London 1897.

Fridtjof Nansen

Nacht und Eis.



Leipzig: [illegible]
F. A. [illegible]ckhaus.



In Nacht und Eis.

Die Norwegische Polarexpedition 1893—1896.

Von

Fridtjof Nansen.

Mit einem Beitrag von Kapitän Sverdrup,
211 Abbildungen, 8 Chromotafeln und 4 Karten.

Neue revidirte Ausgabe.

Erster Band.



Leipzig:
F. A. Brockhaus.

1898.

Ihr,

die das Schiff getauft

und

den Muth hatte zu warten.

Inhalt des ersten Bandes.

Abbildungen.

Karten.

Einleitung.

> Es wird eine Zeit kommen, nach späten Jahren, da der Ocean die Fesseln der Dinge lösen wird, da die unermeßliche Erde offen liegen wird und Thule nicht länger das fernste unter den Ländern sein wird. **Seneca.**

Ungesehen und unbetreten, in mächtiger Todesruhe schlummerten die erstarrten Polargegenden unter ihrem unbefleckten Eismantel vom Anbeginn der Zeiten. In sein weißes Gewand gehüllt, streckte der gewaltige Riese seine feuchtkalten Eisglieder aus und brütete über Träumen von Jahrtausenden. —

Die Zeiten gingen; tief war die Stille.

Da — in der Dämmerung der Geschichte, fern im Süden — erhob der erwachende Menschengeist sein Haupt und schaute über die Erde; gegen Süden begegnete ihm Wärme, gegen Norden Kälte, und hinter die Grenzen des Unbekannten verlegte er dann die beiden Reiche: das der allverzehrenden Hitze und das der vernichtenden Kälte.

Aber vor dem stets wachsenden Drange des menschlichen Geistes nach Licht und Wissen mußten die Grenzen des Unbekannten Schritt für Schritt zurückweichen, bis sie im Norden an der Schwelle des großen Eiskirchhofs der Natur, der endlosen Stille der Polargegenden, stehen blieben. Bisher hatten keine unüberwindlichen Hindernisse sich den siegreich vordringenden Scharen in den Weg gestellt, und sie zogen getrost weiter. Aber hier machten die Riesen Front gegen sie,

im Bunde mit den ärgsten Feinden des Lebens: dem Eise, der Kälte und der langen Winternacht.

Schar auf Schar stürmte gen Norden, aber nur um Niederlage auf Niederlage zu erleiden. Neue Reihen standen bereit, um über ihre gefallenen Vorgänger hinweg vorzurücken.

Unsäglich langsam nur vermochte das menschliche Auge die Nebel des Eismeeres zu durchdringen; hinter der Nebelwand lag das Land der Mythe: dort in Niflheim, dem dunkeln nordischen Sagenreich, tummelten sich die Rimthursen in ihren wilden Kampfspielen.

Weshalb zogen wir stets wieder dorthin? Dort im Norden, in Dunkelheit und Kälte, lag Helheim, die Behausung des Todes, wo die Todesgöttin herrschte; dort lag Naastrand, der Leichenstrand. Dorthin, wo kein lebendes Wesen athmen konnte, — dorthin zog es Schar auf Schar — warum? Um Todte zurückzuholen, gleichwie Hermoder, da er hinausritt, um Baldr zu holen? Nein, Kundschaft für kommende Geschlechter holten sie; und willst du den menschlichen Geist in seinem edelsten Kampfe gegen Aberglauben und Finsterniß sehen, so lies die Geschichte der arktischen Reisen, lies die Geschichte von Männern, die zu Zeiten, da ein Ueberwintern in der Polarnacht den Tod sicherer erscheinen ließ als die Fortdauer des Lebens, dennoch mit fliegenden Fahnen hinauszogen nach dem Unbekannten. Nirgends ist wol Wissen mit einer größern Summe von Entbehrungen, Noth und Leiden erkauft; aber der menschliche Geist wird nicht rasten, ehe nicht jeder Fleck auch dieser Gegenden dem Fuße zugänglich gemacht und jedes Räthsel dort oben gelöst ist.

Meile für Meile, Grad für Grad hat man sich mit Aufbietung aller Kräfte vorwärts geschlichen. Langsam tagt es; aber noch befinden wir uns nur im Morgengrauen, und Finsterniß schwebt immer noch über großen, öden Strecken dort oben am Pol.

Unsere Vorväter, die alten Wikinger, waren die ersten Polarfahrer. Man hat gesagt, daß ihre Eismeerfahrten ohne Bedeutung waren, da sie keine dauernden Spuren hinterlassen haben. Dies ist

jedoch nicht richtig. So gewiß wie die Fangschiffer der Jetztzeit in ihrem beständigen Kampfe mit Eis und Meer die Träger unserer Forschung dort im Norden sind, ebenso sicher sind die alten Norweger mit Erik dem Rothen, Leifr und andern an der Spitze die Vorkämpfer für alle Polarfahrten künftiger Geschlechter gewesen. Man darf nicht vergessen, daß, gleichwie sie die ersten Oceansegler waren, niemand vor ihnen den Kampf mit dem Eise aufgenommen hatte. Lange bevor andere seefahrende Nationen es gewagt hatten, das Fahrwasser längs der Küsten zu verlassen, durchstreiften unsere Vorfahren die nordischen Meere kreuz und quer, entdeckten Island und Grönland und besiedelten diese Länder, fanden später Amerika und scheuten sich nicht, quer über den ganzen Atlantischen Ocean zu segeln, von Grönland nach Norwegen. Manch harten Kampf mußten sie in ihren offenen Fahrzeugen an Grönlands Küsten mit dem Eise bestehen, und manch einer unterlag.

Was sie auf diese Fahrten hinaus trieb, war wol nicht allein die Sucht nach Abenteuern, obschon diese sicherlich einer der Grundzüge unsers Volkscharakters ist, sondern ebenso sehr die Nothwendigkeit, neuen Boden zu entdecken für die vielen unruhigen Köpfe, die in Norwegen nicht genügend Spielraum fanden. Aber auch von wirklichem Wissensdrang wurden sie getrieben. Schon Ottar, der um 890 sich am Hofe des Königs Alfred in England aufhielt, zog, wie wir wissen, hinaus, um die Ausdehnung der Länder zu erforschen oder, wie er selbst sagt: „es regte sich in ihm eine göttliche Eingebung und der Wunsch, zu erfahren und zu zeigen, wie weit sich das Land nordwärts ausdehne, und ob sich menschliche Bewohner im Norden jenseits der Einöde fänden“. Er wohnte im nördlichsten Theile von Helgeland, wahrscheinlich auf Bjarköi, und fuhr ums Nordcap herum, sowie nach Osten bis ins Weiße Meer.

Von Harald Hardraade, dem „erfahrenen König der Norweger“, erzählt Adam von Bremen, daß er eine Reise aufs Meer hinaus gegen Norden unternahm und „mit seinen Schiffen die Ausdehnung

des nördlichen Oceans untersuchte; aber Finsterniß breitete sich aus vor dem Schlunde der entschwindenden Welt, und er entging mit genauer Noth dem unermeßlichen Abgrunde, indem er seine Schiffe wendete".

Das war Ginnungagap, die gähnende, schreckliche Tiefe am Ende der Welt. Wie weit Harald kam, weiß niemand, aber jedenfalls verdient er Anerkennung als einer der ersten Polarfahrer, die aus reiner Wißbegierde reisten. Selbstverständlich waren diese Norweger nicht frei von den abergläubischen Anschauungen ihrer Zeit über die Polargegenden, wo sie ja ihr Ginnungagap, ihr Niflheim, Helheim und später Trollebotn hatten; aber selbst in diesen mythischen und poetischen Vorstellungen lag ein so bedeutender Kern wirklicher Beobachtung, daß man ihnen eine merkwürdig scharfe und klare Auffassung der wahren Natur der Verhältnisse nicht absprechen kann.

Wie nüchtern und richtig sie sahen, zeigt sich am besten ein paar hundert Jahre später in der wissenschaftlichsten Abhandlung unserer alten Literatur, dem „Königsspiegel", wo es heißt:

„Sobald man die größte Strecke des wilden Meeres überwunden hat, so findet man in der See eine so große Eismenge, daß man nirgends in der ganzen Welt ihresgleichen gesehen hat. Einige von den Eisstücken sehen so flach aus, als wären sie auf dem Meere selbst gefroren; sie sind bald vier, bald fünf Ellen dick und liegen so weit ins Meer hinaus, daß man oft vier oder mehrere Tagereisen auf dem Eise machen muß, um ans Land zu kommen.

„Aber diese Eismassen liegen mehr nordöstlich oder nördlich vom Lande als südlich und südwestlich oder westlich....

„.... Diese Eismassen sind von seltsamer Natur. Sie liegen zuweilen so still wie möglich, mit abgesonderten Waken oder großen Fjorden; aber mitunter ist ihre Fahrt so stark und reißend, daß sie nicht langsamer gehen als ein Schiff, welches günstigen Wind hat, und sie treiben ebenso oft gegen den Wind als mit demselben."

Es ist dies eine Auffassung, die noch merkwürdiger wird, wenn

man sie im Lichte der naiven Vorstellungen betrachtet, die die übrige Welt zu jener Zeit über fremde Erdstriche hegte.

Dann siechte unser Volk dahin, und es vergingen Hunderte von Jahren, ehe die Fahrten nach den nördlichen Gewässern wieder aufgenommen wurden. Diesmal waren es andere Nationen, besonders die Holländer und Engländer, die vorangingen. Aber die nüchternen Anschauungen der alten Norweger waren verloren gegangen. An ihrer Stelle treffen wir unaufhörlich Beispiele der dem Menschen eigenthümlichen Neigung zu phantastischen Ideen. Besonders im nördlichen Europa hat diese Lust einen weiten Spielraum gefunden. Da die vernichtende Kälte sich nicht vorfand, schlug die Theorie ins Gegentheil um, und sonderbar sind die falschen Vorstellungen, welche sich selbst bis auf unsere Tage erhalten haben. Es ist die alte Geschichte, daß die natürlichste Erklärung der Phänomene die am meisten gefürchtete ist; gibt es keinen Mittelweg, dann lieber die wildesten Hypothesen. Nur auf diese Weise konnte der Glaube an ein offenes Polarmeer entstehen und sich halten, obschon man überall auf Eis stieß — es mußte sich ja hinter dem Eise befinden.

So konnte der Glaube an eine eisfreie Nordost- und Nordwest-Passage zu den Reichthümern Kathais (Chinas) und Indiens, nachdem derselbe zuerst am Ende des 15. Jahrhunderts entstanden war, trotz Niederlage auf Niederlage immer wieder auftauchen. Da das Eis in südlichen Breiten den Weg versperrte, mußte dieser weiter nach Norden liegen; endlich suchte man die Durchfahrt über den Pol selbst.

So wild diese Theorien auch waren, so haben sie doch zum Besten der Menschheit gewirkt, denn unsere Kenntniß der Erde wurde dadurch in hohem Grade erweitert. Man ersieht daraus, daß keine Arbeit im Dienste der Forschung nutzlos ist, selbst dann nicht, wenn sie von falschen Vorstellungen ausgeht. Diesen Chimären hat es wol auch England zum nicht geringen Theil von Anfang an zu verdanken, daß es die mächtigste seefahrende Nation der Erde geworden.

Auf manche Weise und auf vielen Wegen hat die Menschheit versucht, in dieses Reich des Todes einzudringen. Anfangs geschah es nur zu Wasser. Die Schiffe waren damals noch besonders ungeeignet, den Kampf mit dem Eise aufzunehmen, und man ließ sich daher ungern auf ihn ein. Die Fahrzeuge der alten Norweger, deren Planken aus Tannen- und Fichtenholz dachförmig übereinandergriffen, waren nicht zweckmäßiger als die kleinen plumpen Karavellen der ersten englischen und holländischen Polarfahrer. Nach und nach lernte man jedoch, die Fahrzeuge den Verhältnissen besser anzupassen, und immer kühner steuerte man sie zwischen die gefürchteten Eisschollen hinein.

Inzwischen war von den uncultivirten Polarvölkern, sowol von jenen, welche in den sibirischen Tundren wohnen, als auch von den amerikanischen Eskimos, lange bevor die Polarfahrten begannen, ein anderes, sichereres Mittel, diese Gegenden zu bereisen, entdeckt worden: der in der Regel von Hunden gezogene Schlitten.

Dieses vorzügliche Beförderungsmittel wurde der Polarforschung zuerst in Sibirien dienstbar gemacht. Schon im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert machten dort die Russen Schlittenfahrten von größter Ausdehnung und nahmen Karten der sibirischen Küste von der Grenze Europas bis zur Bering-Straße auf. Ja, sie reisten nicht nur an den Küsten entlang, sondern gingen über das Treibeis bis zu den Neusibirischen Inseln, sogar noch nördlich davon, und schwerlich haben Reisende irgendwo so viele Leiden ausgestanden und so viel Ausdauer bewiesen.

Auch in Amerika wurde der Schlitten frühzeitig von den Engländern zur Erforschung der Küsten des Eismeeres angewandt. Bald war es die Schlittenform der Indianer (Toboggan), bald die der Eskimos, die sie benutzten. Ihre höchste Entwickelung fanden die Schlittenreisen der Engländer unter M'Clintock's tüchtiger Leitung.

Während die Russen meistens mit vielen Hunden und nur einigen wenigen Männern im Gefolge gefahren waren, brauchten die Engländer auf ihren Reisen gewöhnlich weit mehr Leute, und die Schlitten

wurden entweder sämmtlich oder theilweise von Männern gezogen. Einige Reisende, wie M'Clintock, benutzten aber auch viele Hunde. Während der energischesten Versuche, die je gemacht worden sind, um hohe Breitegrade zu erreichen, auf Markham's denkwürdigem Marsche gegen Norden vom Winterhafen der „Alert“ aus, mußten 33 Mann selbst ziehen, obschon sie nicht wenig Hunde an Bord hatten.

Der Amerikaner Peary hat dagegen auf dem grönländischen Inlandeis eine ganz andere Reisemethode in Aufnahme gebracht, indem er so wenig Leute und so viele Hunde wie möglich verwandte.

Die große Bedeutung der Hunde für Schlittenreisen war mir schon vor meiner Grönlandfahrt klar, und wenn ich sie dort nicht benutzte, so geschah es einzig, weil ich keine brauchbaren Hunde auftreiben konnte.*

Noch eine dritte Art zu reisen, die in den arktischen Gegenden angewandt wird, läßt sich nennen: mit Boot und Schlitten zusammen. Schon von den alten Norwegern heißt es in den Sagen und im „Königsspiegel“, daß sie in der Grönlandsee ihre Boote tagelang übers Eis ziehen mußten, um sich zu bergen und Land zu erreichen. Der erste, der diese Art des Vorwärtskommens im Dienste der Forschung benutzte, war Parry, der bei seinem berühmten Versuche, den Pol zu erreichen, im Jahre 1827 sein Schiff verließ und über das Treibeis nach Norden vordrang mit Booten, die er auf Schlitten zog. Er gelangte auch bis 82° 45′, zur höchsten Breite, die bis dahin erreicht worden; aber hier trieb der Strom ihn schneller südwärts, als er gegen denselben vorwärts kommen konnte, und er mußte umkehren. Später ist diese Reisemethode nicht sonderlich benutzt worden, um gegen den Pol vorzudringen. Doch ist zu erwähnen, daß auch Markham auf seiner Schlittenfahrt ein Boot mit sich führte. Mehrere Expeditionen haben nothgedrungen auf diese Weise weite Strecken über das Treibeis zurückgelegt, um zurückzukehren, nachdem

* S. mein Werk „Auf Schneeschuhen durch Grönland“, I, 30.

sie ihr Schiff verlassen oder verloren hatten. Besonders hervorzuheben ist die österreichisch-ungarische Tegetthoff-Expedition nach Franz-Joseph-Land und die unglückliche amerikanische Jeannette-Expedition.

Wenige scheinen daran gedacht zu haben, dem Winke zu folgen, den die Eskimos gaben: auf deren Weise zu leben und an Stelle der schweren Boote leichte, von Hunden gezogene Kajaks mit sich zu führen. Es ist nie ein Versuch damit gemacht worden.

Die Wege, auf denen diese Beförderungsweisen versucht wurden, waren im wesentlichen: der Smith-Sund, das Meer zwischen Grönland und Spitzbergen, jenes bei Franz-Joseph-Land und die Bering-Straße.

Der Weg, auf welchem der Pol in spätern Zeiten den meisten Angriffen ausgesetzt gewesen ist, ist der Smith-Sund, und der Grund hierzu war wol besonders der, daß amerikanische Reisende etwas übereilt behauptet hatten, dort das offene Polarmeer gefunden zu haben, das sich unbegrenzt nach Norden ausdehnen sollte. Alle Expeditionen wurden jedoch von schweren Eismassen aufgehalten, die südwärts trieben und gegen die Küsten gepreßt wurden. Die wichtigste Expedition auf diesem Wege war die englische, welche 1875—76 unter Nares' Leitung stand und mit großen Geldopfern ausgerüstet worden war. Nares' Begleiter, Commander Markham, gelangte bis zur höchsten Breite, die bis dahin erreicht worden, nämlich 83° 20′, aber es kostete große Anstrengungen und Entbehrungen, und Nares glaubte, für alle Zeiten die Unmöglichkeit, den Nordpol auf diesem Wege zu erreichen, nachgewiesen zu haben.

Während des Aufenthalts der Expedition Greely's 1881—84 in derselben Gegend gelangte Lockwood ein paar Minuten höher, bis 83° 24′, welches der nördlichste Punkt auf unserer Erdkugel war, den ein menschlicher Fuß betreten hatte vor der Expedition, über welche dieses Werk handelt.

Im Meere zwischen Grönland und Spitzbergen sind verschiedene Versuche gemacht worden, in die Geheimnisse der eisigen

Regionen einzudringen. Längs der Ostküste Grönlands versuchte schon Henry Hudson im Jahre 1607 den Pol zu erreichen, wo er ein offenes Becken und den Weg nach der Südsee zu finden hoffte. Er wurde indessen schon unter 73° nördl. Br. am weitern Vordringen verhindert, an einem Punkte der Küste, den er „Hold with Hope" nannte. Die deutsche Expedition unter Koldewey (1869—70), welche dasselbe Gewässer besuchte, gelangte mit Hülfe von Schlitten bis 77° nördl. Br. Wegen der großen Eismassen, die der Polarstrom längs dieser Küste nach Süden treibt, ist hier gewiß eine der ungünstigsten Gegenden für eine Seefahrt nordwärts. Besser ist es bei Spitzbergen, wohin schon Hudson zu kommen versuchte, als er bei Grönland am Vordringen verhindert wurde, und woselbst er 80° 23′ nördl. Br. erreichte. Wegen des warmen Stromes, der an der Westküste Spitzbergens nach Norden geht, bleibt die See eisfrei; es ist dies sicher die Stelle, wo man am besten und leichtesten hohe Breiten in eisfreiem Fahrwasser erreichen kann. Nördlich von Spitzbergen machte deshalb auch Edward Parry den schon erwähnten Versuch im Jahre 1827.

Weiter nach Osten sind die Eisverhältnisse weniger günstig, und wenige Polarexpeditionen haben daher ihren Weg durch diese Gegenden genommen. Die österreichisch-ungarische Expedition unter Weyprecht und Payer 1872—74 hatte sich ursprünglich als Ziel gesetzt, die Nordost-Passage zu suchen, wurde aber schon bei ihrer ersten Begegnung mit dem Eise an der Nordspitze von Nowaja Semlja festgesetzt, trieb nordwärts und entdeckte Franz-Joseph-Land, wo Payer versuchte, mit Schlitten nach Norden vorzudringen und 82° 5′ nördl. Br. erreichte, auf einer Insel, die er Kronprinz-Rudolf-Land nannte. Nördlich davon glaubte er eine ausgedehnte Landmasse zu sehen, die er auf ungefähr 83° verlegte und Petermann-Land nannte.

Später, 1880 und 1881—82, ist Franz-Joseph-Land zweimal vom Engländer Leigh Smith besucht worden, und dort hält sich augenblicklich auch die englische Jackson-Harmsworth'sche Expedition auf.

Die dänische Expedition unter Hovgaard im Jahre 1883 hatte den Plan, bis zum Nordpol vorzudringen vom Cap Tscheljuskin aus längs der Ostküste einer ausgedehnten Landmasse, die nach Hovgaard's Ansicht östlich von Franz-Joseph-Land liegen sollte. Im Karischen Meer blieb er jedoch im Eise stecken, überwinterte dort und kehrte das Jahr darauf nach Hause zurück.

Durch die Bering-Straße sind nur wenige Versuche gemacht worden. Der erste derselben war Cook's Expedition im Jahre 1776, der letzte die Jeannette-Expedition in den Jahren 1879—81, geführt von De Long, Lieutenant in der amerikanischen Marine. Kaum sind Polarfahrer in südlichern Breiten so hoffnungslos durch Eis am Vordringen verhindert worden. Dennoch hat gerade die letztgenannte Expedition für meine Fahrt die größte Bedeutung gehabt. Wie De Long selbst in einem Briefe an Gordon Bennett, den Mäcen der Expedition, sagt, habe man unter drei Routen zu wählen, dem Smith-Sund, der Ostküste von Grönland und der Bering-Straße; aber er baute am meisten auf letztere, die denn auch schließlich gewählt wurde. Der Hauptgrund war der Japanische Strom, der, wie man vermuthete, nach Norden durch die Bering-Straße ging und weiter längs der Ostküste von Wrangel-Land, welches sich, wie man annahm, weit nach Norden ausdehnte. Man hoffte, daß das warme Wasser dieses Stromes einen Weg längs der Küste bahnen würde, vielleicht direct bis zum Pol. Die Walfischfänger hatten die Erfahrung gemacht, daß sie jedesmal, wenn ihre Fahrzeuge hier im Eise festsaßen, nordwärts trieben; daraus mußte man schließen, daß der Strom im allgemeinen in dieser Richtung ging. „Dies würde Entdeckungsreisenden erlauben, hohe Breiten zu erreichen; aber aus demselben Grunde würde es die Schwierigkeiten, zurückzukommen, vermehren“, sagt De Long selbst, und auf eine traurige Weise sollte er die Wahrheit seiner Worte beweisen. Die „Jeannette“ blieb am 6. September 1879 im Eise stecken, in 71° 35′ nördl. Br. und 175° 6′ östl. L., südöstlich von Wrangel-Land — das, wie sich inzwischen zeigte, nur eine kleine

Insel war — und trieb zwei Jahre lang mit dem Eise nach Westnordwest, bis sie am 12. Juni 1881 nördlich von den Neusibirischen Inseln in 77° 15′ nördl. Br. und 154° 59′ östl. L. sank.

Ueberall hat also das Eis die Menschen an ihrem Vordringen nach Norden verhindert. Nur in zwei Fällen wurden die Schiffe, als sie im Eise stecken geblieben waren, in nördlicher Richtung weiter getrieben. Dies geschah mit „Tegetthoff“ und „Jeannette“, während die meisten übrigen von südlich treibenden Eismassen weiter von ihrem Ziel abgedrängt worden waren.

Beim Studium der Geschichte der arktischen Forschung wurde es mir frühzeitig klar, daß es schwierig sein würde, auf den bisher versuchten Routen und in der bisher versuchten Weise den innern, unbekannten Eisregionen ihre Geheimnisse zu entreißen. Aber wo lag der Weg?

Es war im Herbst 1884, als ich zufällig im norwegischen „Morgenbladet“ vom 30. November einen Artikel von Professor Mohn las, der davon handelte, daß an der Südwestküste Grönlands einige Gegenstände gefunden worden seien, die von der „Jeannette“ stammen müßten. Mohn nahm an, daß sie auf einer Eisscholle quer übers Polarmeer getrieben sein müßten. Es wurde mir sofort klar, daß hier der Weg gegeben sei! Konnte eine Eisscholle quer durch das Unbekannte treiben, so mußte sich diese „Drift“ auch im Dienste der Forschung anwenden lassen können — und der Plan war gefaßt. Es vergingen jedoch mehrere Jahre, bis ich endlich am 18. Februar 1890, nach meiner Rückkehr von der Grönlandfahrt, denselben der Geographischen Gesellschaft zu Christiania in einem Vortrage darlegte. Da dieser Vortrag für die Geschichte der gegenwärtigen Expedition entscheidende Bedeutung hat, will ich die wesentlichsten Punkte desselben hier wiedergeben, wie solche im Märzheft 1890 der norwegischen „Naturen“ abgedruckt sind.

Nachdem ich in Kürze die verschiedenen frühern Polarfahrten besprochen hatte, sagte ich:

„Das Resultat der vielen Versuche muß nach dem, was hier mitgetheilt worden, etwas trostlos erscheinen. Es scheint aus ihnen deutlich hervorzugehen, daß es auf keinem Wege möglich ist, nach dem Pol zu segeln; überall ist das Eis ein unüberwindliches Hinderniß gewesen, welches das Vordringen an der Schwelle zu den unbekannten Regionen aufgehalten hat.

„Boote zu ziehen über dieses unebene Treibeis, das außerdem unter dem Einflusse von Strom und Wind in beständiger Bewegung ist, ist eine ebenso große Schwierigkeit. Das Eis legt dem Vordringen solche Hindernisse in den Weg, daß ein jeder, der es versucht hat, sicherlich nicht daran zweifeln wird, daß es auf diese Weise so ziemlich eine Unmöglichkeit ist, mit der Ausrüstung und dem Proviant, die zu einem solchen Unternehmen erforderlich sein würden, vorwärts zu kommen.“

Eine sicherere Route wäre es gewesen, meinte ich, wenn man über Land hätte vorwärts kommen können. In solchem Falle würden wir den Pol „mit norwegischen Skiläufern (Schneeschuhläufern) in einem Sommer“ erreicht haben können. Aber ein solches Land kennen wir nicht.

Grönland erstreckt sich meiner Ansicht nach nicht viel weiter als der nördlichste bekannte Punkt an dessen Westküste. „Daß Franz-Joseph-Land bis zum Pol reichen sollte, ist nicht sehr wahrscheinlich; soviel wir wissen können, bildet es eine Inselgruppe, deren verschiedene Inseln tiefe Sunde trennen, und es ist nicht anzunehmen, daß sich dort größeres zusammenhängendes Land findet.

„Viele meinen möglicherweise, daß man mit der Untersuchung von so schwierigen Gegenden, wie die Polarregionen sind, warten sollte, bis man im Stande sein wird, sich neue Transportmittel zu schaffen. Ich habe andeuten hören, daß man eines schönen Tages im Luftballon nach dem Pol reisen werde, und da sei es nutzlose Arbeit, zu versuchen, dorthin zu gelangen, bevor dieser Tag kommt.

Man braucht kaum nachzuweisen, daß dies ein unhaltbares Raisonnement ist. Selbst wenn es sich denken läßt, daß man über kurz oder lang diese häufig ausgesprochene Idee, im Luftschiffe nach dem Pol zu fahren, realisiren könnte, so würde doch eine solche Fahrt, so interessant dieselbe in gewissen Beziehungen auch sein dürfte, bei weitem nicht die wissenschaftliche Ausbeute liefern können wie Expeditionen, die in der hier angedeuteten Weise ausgeführt würden. Größere wissenschaftliche Ausbeute nach verschiedenen Richtungen kann nur durch fortwährende Beobachtungen während eines längern Aufenthalts in diesen Gegenden gewonnen werden, während Beobachtungen auf einer Ballonexpedition unvermeidlich flüchtiger Natur sein müssen.

„Wir müssen also versuchen, ob es nicht andere Wege gibt, und ich glaube, daß dies der Fall ist. Ich glaube, daß, wenn wir auf die sich in der Natur selbst vorfindenden Kräfte Acht geben und versuchen, mit denselben und nicht gegen sie zu arbeiten, wir den sichersten und leichtesten Weg zum Pole finden werden. Es nützt nichts, gegen den Strom zu arbeiten, wie die vorhergehenden Expeditionen es gemacht; wir müssen sehen, ob sich nicht ein Strom findet, mit dem wir arbeiten können. Die Jeannette-Expedition ist meiner Meinung nach die einzige, die auf dem richtigen Wege gewesen ist, obschon wider Wissen und Willen.

„Die «Jeannette» trieb zwei Jahre lang im Eise von der Wrangel-Insel bis zu einem Punkte nordöstlich von den Neusibirischen Inseln. Drei Jahre nach dem erfolgten Untergange des Schiffes wurden jenseits des Pols, auf dem Treibeise in der Nähe von Julianehaab an der Südwestküste Grönlands, einige Gegenstände gefunden, die nach untrüglichen Kennzeichen von dem gesunkenen Fahrzeuge stammen und im Eise eingefroren gewesen sein müssen.

„Unter diesen vielen Gegenständen, die von Eskimos gefunden, später aber von Coloniedirector Lytzen in Julianehaab gesammelt wurden und über die derselbe ein Verzeichniß in der dänischen

Geographischen Zeitschrift (1885) gegeben hat, sind besonders folgende zu nennen: 1) Eine Proviantliste mit De Long's, des Chefs der «Jeannette», eigenhändiger Unterschrift; 2) ein geschriebenes Verzeichniß der Boote der «Jeannette»; 3) ein Paar wasserdichte Hosen, gezeichnet mit «Louis Noros», dem Namen eines Matrosen der «Jeannette», der gerettet wurde; 4) ein Mützenschirm, worauf nach Lytzen's Angabe F. C. Lindemann geschrieben steht. Der Name eines der von der Mannschaft der «Jeannette» Geretteten war F. C. Nindemann. Hier liegt möglicherweise ein Druckfehler oder ein Irrthum seitens Lytzen's vor.

„Man verhielt sich in Amerika sehr skeptisch, als es bekannt wurde, daß diese Gegenstände gefunden worden, und es wurden in amerikanischen Zeitungen sogar Zweifel an ihrer Echtheit erhoben. Die hier mitgetheilten Thatsachen können jedoch kaum lügen, und es muß daher als festgestellt angesehen werden, daß eine Eisscholle mit Gegenständen von der «Jeannette» von der Stelle, wo diese sank, nach Julianehaab getrieben ist.

„Auf welchem Wege ist nun diese Eisscholle nach der Westküste Grönlands gekommen? Professor Mohn hat bereits im November 1884 in einem Vortrag in der Wissenschaftlichen Gesellschaft in Christiania die Wahrscheinlichkeit nachgewiesen, daß sie auf keinem andern Wege als über den Pol gekommen ist.*

* Später hat auch Coloniedirector Lytzen in seinem Aufsatze in der Kopenhagener „Geografisk Tidsskrift" (8. Band, 1885—86, S. 49—51) sich, soweit ich ihn verstehe, in demselben Sinne ausgesprochen. Als ganz merkwürdig ist zu erwähnen, daß auch er auf den Gedanken gekommen ist, daß diese Verhältnisse sich möglicherweise für die Untersuchung der arktischen Gegenden und bei Versuchen, zum Pol vorzudringen, benutzen lassen. Er sagt unter anderm: „Man sieht also, daß die Polarfahrer, welche von dem Sibirischen Eismeere aus versuchen wollen, zum Pol vorzudringen, wahrscheinlich an irgendeiner Stelle im Eise werden eingeschlossen werden, daß aber diese Eismassen von der Strömung südwärts an der Küste von Grönland entlang geführt werden. Es wird daher nicht absolut unmöglich sein, daß eine solche Expedition, wenn ihr Fahrzeug den Druck der Eismassen längere Zeit aushalten kann, sich nach Südgrönland retten kann; aber sie muß in jedem Falle darauf vorbereitet sein, mehrere Jahre auf dieser Fahrt unterwegs zu sein."

„Durch den Smith-Sund kann die Scholle unmöglich gekommen sein, da der Strom von dort aus an der Westseite der Baffin-Bai entlang geht; in diesem Falle würde sie nach dem Baffin-Land oder nach Labrador und nicht nach der Westküste Grönlands geführt worden sein. Der Strom geht an dieser Küste in nördlicher Richtung und ist eine Fortsetzung des grönländischen Polarstroms, der längs der Ostküste von Grönland herabkommt, um Cap Farewell herumbiegt und an der Westküste entlang aufwärts geht. Nur mit diesem Strome kann die Eisscholle gekommen sein.

„Aber die Frage ist nun: welchen Weg hat sie eingeschlagen, um von den Neusibirischen Inseln nach der Ostküste von Grönland zu gelangen?

„Es ließe sich denken, daß sie die Nordküste Sibiriens entlang südlich um Franz-Joseph-Land, aufwärts durch den Sund zwischen diesem und Spitzbergen oder sogar südlich um dieses Land getrieben worden und darauf in den Polarstrom gekommen ist, der an Grönland abwärts führt. Betrachtet man jedoch die Strömungsverhältnisse dieser Gegenden, soweit man sie jetzt kennt, so wird man finden, daß dies höchst unwahrscheinlich, wenn nicht unmöglich ist."

Nachdem ich nachgewiesen, wie solches aus der Drift des „Tegetthoff" und den übrigen Verhältnissen hervorgehe, fuhr ich fort:

„Die Entfernung von den Neusibirischen Inseln bis zur Ostküste Grönlands unter dem 80. Breitengrad beträgt 1360 Seemeilen, die Entfernung von der letztgenannten Stelle bis Julianehaab 1540 Seemeilen; zusammen ein Abstand von 2900 Seemeilen. Dieser Weg wurde in 1100 Tagen zurückgelegt, was eine tägliche Fahrt von 2,6 Seemeilen ergibt. Die Zeit, welche die gefundenen Ueberreste gebraucht haben, um Julianehaab zu erreichen, nachdem sie bis zum 80. Breitengrad gekommen, läßt sich leicht berechnen, da der Strom an der Ostküste Grönlands wohlbekannt ist. Nach dem, was man darüber weiß, muß angenommen werden, daß die Ueberreste wenigstens 400 Tage nöthig gehabt haben, um ihren Weg zurückzulegen; es bleiben dann etwa

700 Tage als längste Zeit, die das Treibgut von den Neusibirischen Inseln bis zum 80. Breitengrad gebraucht haben kann. Nimmt man an, daß die Gegenstände den kürzesten Weg gegangen sind, d. h. über den Pol, so ergibt dies eine tägliche Geschwindigkeit von etwa 2 Seemeilen. Läßt man aber den Weg südlich um Franz-Joseph-Land und südlich von Spitzbergen gelten, so muß das Treibgut mit weit größerer Geschwindigkeit getrieben sein. Zwei Seemeilen im Tag würde jedoch merkwürdigerweise mit der Stromgeschwindigkeit übereinstimmen, welche die «Jeannette» am Schlusse ihrer Reise — vom 1. Januar bis 12. Juni 1881 — hatte. In dieser Zeit trieb sie nämlich mit einer durchschnittlichen täglichen Geschwindigkeit von über 2 Seemeilen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit während der ganzen Driftdauer der «Jeannette» ist dagegen nur 1 Seemeile täglich.

„Aber gibt es denn keine andern Beweise dafür, daß ein Strom über den Nordpol geht, vom Bering-Meer auf der einen nach dem Atlantischen Ocean auf der andern Seite? — Doch!

„Dr. Rink hat bei Godthaab von einem Grönländer ein merkwürdiges Holzstück erhalten; es wurde unter Treibholz an der Küste gefunden. Es ist ein Wurfbrett, wie solches die Eskimos benutzen, um damit ihre Vogelpfeile zu entsenden, ist aber ganz verschieden von den Wurfbrettern, die von den Eskimos an der Westküste Grönlands angewandt werden. Dr. Rink nahm daher an, daß es möglicherweise von Eskimos an der Ostküste Grönlands herrühre.

„Bei spätern Untersuchungen* zeigte es sich indessen, daß es von der Küste von Alaska, aus der Nähe der Bering-Straße stammen müsse, da dies die einzige Stelle ist, wo Wurfbretter von ähnlicher Form benutzt werden. Ja, es sind sogar chinesische Glasperlen in dasselbe eingefügt, genau dieselben, wie sie der Alaska-Eskimo von den asiatischen Völkern erhandelt, um seine Wurfbretter damit zu schmücken.

* S. Dr. Y. Nielsen, Forhandlinger i Videnskabsselskabet, Christiania, Sitzung vom 11. Juni 1886.

„Es scheint somit, daß wir mit Sicherheit behaupten dürfen, daß dieses Stück Holz von der Westküste von Alaska nach Grönland hinübergetrieben worden ist, von einem Strome, den wir in seiner ganzen Ausdehnung noch nicht kennen, der aber vermuthlich dem Nordpol sehr nahe oder irgendwo zwischen diesem und Franz-Joseph-Land fließt.

„Es finden sich jedoch noch mehr Beweise dafür, daß ein solcher Strom existirt. In Grönland wachsen bekanntlich keine Bäume, die zur Herstellung von Booten, Schlitten und andern Geräthschaften gebraucht werden können. Das Treibholz, welches mit dem Polarstrom an der Ostküste Grönlands herunterkommt und der Westküste entlang nordwärts schwimmt, ist daher für den grönländischen Eskimo eine Lebensbedingung. Aber woher kommt dieses Treibholz?

„Hier werden wir wiederum auf die Länder jenseits des Pols hingelenkt. Ich habe selbst Gelegenheit gehabt, große Massen von Treibholz sowol an der Westküste als auch an der Ostküste von Grönland zu untersuchen; ich habe auch Stücke davon im Meere, fern von den Küsten treibend gefunden. Und wie frühere Reisende bin auch ich zu der Ueberzeugung gelangt, daß der größte Theil davon nur aus Sibirien gekommen sein kann, ein kleinerer Theil möglicherweise auch aus Amerika; denn man findet darunter die Kiefer, die sibirische Lärche und auch nordische Baumarten, die schwerlich anderswoher gekommen sein können. Interessant sind in dieser Beziehung die Funde, die an der Ostküste Grönlands von der Zweiten Deutschen Nordpolarfahrt* gemacht wurden. Von fünfundzwanzig Stücken Treibholz gehörten siebzehn der sibirischen Lärche an, fünf einer nordischen Fichtenart (wahrscheinlich Picea obovata), zwei einer Erlenart (Alnus incana?) und eins einer Pappelart (Populus tremula?), welche Holzarten alle in Sibirien vorkommen.

---

* Die Zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870. 2 Bände (Leipzig, 1873—74, F. A. Brockhaus). — Volksausgabe (ebd. 1882).

„Als Ergänzung dieser Beobachtungen aus Grönland kann erwähnt werden, daß die Jeannette-Expedition im Norden der Neusibirischen Inseln in dem stark nordwärts gehenden Strome häufig sibirisches Treibholz (Fichte und Birke) zwischen den Eisschollen fand.

„Zum Glück für die Eskimos kommen jährlich so große Massen solchen Treibholzes nach den Küsten von Grönland, daß man meiner Meinung nach zu der Annahme gezwungen ist, daß sie von einem constanten Strom dorthin getrieben werden, um so mehr, als sie durchgehends den Eindruck machen, als hätten sie verhältnißmäßig kurze Zeit in der See gelegen, jedenfalls nicht, ohne im Eise eingefroren gewesen zu sein....

„Daß dieses Treibholz südlich um Franz-Joseph-Land und um Spitzbergen getrieben wird, ist ebensowenig anzunehmen, wie daß die Eisscholle mit den Gegenständen von der «Jeannette» diesen Weg gemacht haben sollte. Als Beweis dagegen läßt sich außerdem anführen, daß sibirisches Treibholz nördlich von Spitzbergen gefunden worden ist in dem stark südwärts gerichteten Strome, gegen welchen Parry vergebens kämpfte.

„Man sieht also, daß wir auch aus diesem Grunde zu der Annahme gezwungen werden, daß ein Strom über den Pol oder nahe an demselben vorbeigeht.

„In Verbindung damit läßt sich als besonders interessant noch erwähnen, daß der deutsche Botaniker Grisebach es als wahrscheinlich nachgewiesen hat, daß die grönländische Flora eine Reihe von sibirischen Formen umfaßt, die schwerlich auf anderm Wege als mit Hülfe eines solchen Stromes eingewandert sein können....

„Auf dem Treibeise in der Dänemark-Straße (zwischen Island und Grönland) habe ich Beobachtungen gemacht, die möglicherweise darauf hindeuten, daß auch dieses Eis von Anfang an sibirischen Ursprungs ist. Ich habe darauf nämlich Mengen von Schlamm gefunden, der dem Anscheine nach aus sibirischen, vielleicht auch nordamerikanischen Flüssen stammt. Es läßt sich jedoch auch annehmen, daß er von

Gletscherbächen herrührt, die im nördlichen Grönland oder in andern unbekannten Polarländern unter dem Eise hervorkommen, und dieser Beweis ist daher weniger entscheidend als diejenigen, die ich früher angeführt habe.

„Fassen wir alles zusammen, so scheint sich daraus mit Nothwendigkeit die Schlußfolgerung zu ergeben, daß irgendwo zwischen dem Pol und Franz-Joseph-Land ein Strom vom Sibirischen Eismeer nach der grönländischen Ostküste geht.

„Daß dies der Fall sein muß, können wir uns auch auf anderm Wege klar machen. Betrachten wir nämlich den Polarstrom — den breiten Strom, der von den unbekannten Polargegenden zwischen Spitzbergen und Grönland herabkommt — und bedenken wir, welch ungeheuere Wassermassen er mit sich führt, so muß es einleuchten, daß diese nicht aus einem begrenzten kleinen Becken kommen können, sondern daß sie sich nothwendigerweise von weither sammeln müssen, um so mehr, als das Polarmeer, soweit wir es kennen, im Norden der Küsten von Europa, Asien und Amerika auffallend seicht ist. Der Polarstrom erhält freilich Zuwachs von dem Arme des Golfstroms, der an der Westküste von Spitzbergen hinaufdringt; aber dieser kleine Strom ist doch bei weitem nicht hinreichend; die Hauptmasse seines Wasservorraths holt der Polarstrom vielmehr weiter aus Norden.

„Es ist wahrscheinlich, daß der Polarstrom seine Arme bis nach den Küsten Sibiriens und zur Bering-Straße ausstreckt, daß er gleichsam das Wasser von dort an sich saugt. Das Wasser, welches er aufnimmt, wird dann zum Theil von dem früher erwähnten warmen Strome geliefert, der durch die Bering-Straße dringt, sowie durch den Zweig des Golfstroms, der nördlich von Norwegen östlich nach Nowaja Semlja abbiegt, und wovon sicher ein großer Theil den Weg auf der Nordseite dieser Insel ins Sibirische Eismeer fortsetzt. Daß ein aus Süden kommender Strom diese Richtung, mindestens theilweise, sucht, ist schon aus dem Grunde als wahrscheinlich anzunehmen, weil bekanntlich infolge der Umdrehung der Erde auf der nördlichen Halb-

kugel ein nach Norden fließender Strom, er bestehe aus Luft oder Wasser, in östlicher Richtung abgelenkt wird; aus dem gleichen Grunde muß auch ein nach Süden gerichteter Strom, wie der Polarstrom, nach Westen an die Ostküste Grönlands gedrängt werden.

„Aber selbst wenn diese Ströme, die in das polare Becken fließen, nicht existirten, glaube ich, daß so viel anderes Wasser in dasselbe strömt, daß sich trotzdem ein Polarstrom bilden müßte. Es sind zunächst die ins Eismeer mündenden nordeuropäischen, sibirischen und nordamerikanischen Flüsse, welche dieses Wasser bringen. Das Niederschlagsgebiet dieser Flüsse ist ganz bedeutend, nämlich: ein großer Theil von Nordeuropa, beinahe das ganze nördliche Asien oder Sibirien bis zum Altai-Gebirge und dem Baikal-See, sowie der größte Theil von Alaska und Britisch-Nordamerika. Dies macht zusammen einen nicht geringen Theil der Erdoberfläche aus, und die Niederschläge dieser Länder ergeben eine außerordentlich große Summe. Daß das Eismeer selbst einen bedeutenden Beitrag zu diesen Niederschlägen liefern sollte, ist nicht denkbar; denn einerseits ist es zum großen Theil mit Treibeis bedeckt, dessen Verdampfung nur gering ist, andererseits verhindert auch die verhältnißmäßig niedrige Temperatur dieser Gegenden eine bedeutendere Verdampfung von der offenen Wasserfläche. Das Wasser dieser Niederschläge muß also zu ganz wesentlichem Theil anderswoher kommen, vornehmlich aus dem Atlantischen und dem Stillen Ocean, und der Zuwachs an Wassermenge, den das Eismeer dadurch erhält, muß sehr ansehnlich sein. Besäße man eine genügende Kenntniß der Regenmengen an den verschiedenen Stellen, so müßte der Zuwachs sich sogar direct berechnen lassen.* Noch größere Bedeutung hat derselbe aus dem Grunde, weil das Polarbecken verhält-

---

* Eine solche Berechnung versuchte ich später, kam aber dadurch zu dem Schlusse, daß die gesammte Regenmenge nicht so bedeutend ist, als ich anfangs geglaubt hatte. Siehe darüber meinen Vortrag im Jahrbuch der norwegischen Geographischen Gesellschaft, 1891—92, S. 95, und im Londoner „Geographical Journal", 1893, S. 5.

nißmäßig klein und, wie schon bemerkt, sehr seicht ist; die größten bekannten Tiefen betragen ungefähr 120—150 Meter.

„Aber es existirt noch ein anderer Factor, der dazu beitragen muß, die Wassermasse im Polarbecken zu vermehren: dessen eigene Niederschläge. Schon Weyprecht hat auf die Wahrscheinlichkeit hingewiesen, daß die starke Zuströmung von warmer, feuchter Luft aus Süden, die durch den in den Polargegenden regelmäßig niedrigen Luftdruck angesaugt wird, so viel Niederschläge abgeben muß, daß die Wassermassen des Polarmeeres dadurch wachsen müssen. Daß das Polarbecken starke Zufuhren von Süßwasser erhält, muß man auch direct aus dem geringen Salzgehalt des Wassers des Polarstromes schließen.

„Nach dem hier Vorgebrachten muß es also anscheinend als sicher angesehen werden, daß das Meer um den Pol herum eine nicht unbedeutende Zufuhr von Wasser, theils Süßwasser, wie eben angedeutet, theils Salzwasser, wie später erwähnt, durch mehrere Meeresströmungen erhält. Nach dem Gleichgewichtsgesetze schafft sich diese Wassermenge mit Nothwendigkeit einen Ablauf, wie solches durch den grönländischen Polarstrom geschieht.

„Lassen sich aber weitere Gründe finden, weshalb dieser Strom gerade in der angegebenen Richtung fließt?

„Betrachtet man die Tiefenverhältnisse, so findet man schon darin einen entscheidenden Grund dafür, daß die Hauptmündung des Stromes in dem Meere zwischen Spitzbergen und Grönland liegen muß. Dieses Meer ist, soweit wir es kennen, überall sehr tief, ja es existirt sogar eine Rinne von einer Tiefe bis zu 4500 Metern, während das Meer südlich von Spitzbergen und Franz-Joseph-Land auffallend seicht und nicht über 300 Meter tief ist. Durch die Bering-Straße geht, wie erwähnt, ein Strom nordwärts, und der Smith-Sund sowie die Sunde zwischen den Inseln nördlich von Amerika, wo der Strom allerdings südwärts gerichtet ist, sind allzu klein und eng, um bei Wassermassen wie die in Rede stehenden in Betracht zu kommen. Es bleibt also nichts anderes übrig, als anzunehmen, daß die Wassermassen auf dem-

selben Wege, den der Polarstrom verfolgt, ihren Abfluß nehmen müssen. Als Merkwürdigkeit ist hier die Rinne zu erwähnen, welche die Jeannette-Expedition zwischen der Wrangel-Insel und den Neusibirischen Inseln fand. Sie erstreckte sich in nördlicher Richtung zum Theil mehr als 150 Meter tief, während sich beiderseits Tiefen von nur 80—100 Metern fanden. Unmöglich ist es wol nicht, daß diese Rinne mit derjenigen zwischen Spitzbergen und Grönland zusammenhängt*; dadurch wäre die Richtung des Hauptstromes wenn nicht gegeben, so doch beeinflußt.

„Betrachtet man die Wind- und die Luftdruck-Verhältnisse über dem Polarmeer, so scheint aus ihnen hervorzugehen, daß sie einen Strom über den Pol in der angedeuteten Richtung verursachen müssen. Vom Atlantischen Ocean, südlich von Spitzbergen und Franz-Joseph-Land, erstreckt sich ein Gürtel niedrigen Luftdrucks (Minimumgürtel) in das Sibirische Eismeer.

„Nach bekannten Gesetzen müssen auf der Südseite dieses Gürtels die Winde vorherrschend die Richtung von Westen nach Osten haben; dies muß eine östliche Strömung längs der Nordküste Sibiriens verursachen, die sich auch, wie man weiß, vorfindet.** Die Winde auf der Nordseite des Minimumgürtels müssen dagegen vorzugsweise in der Richtung von Osten nach Westen wehen und werden also eine westlich gerichtete Strömung hervorrufen, die über den Pol nach dem Grönländischen Meer geht, wie früher bewiesen.

„Man sieht also, daß, von welcher Seite man diese Frage auch betrachte, man ungeachtet der speciellen entscheidenden Gründe, die vorliegen, auch auf deductivem Wege zu dem Schlusse kommen muß, daß ein Strom über den Pol oder sehr nahe an demselben vorüber in das Meer zwischen Grönland und Spitzbergen geht.

---

* Nach der auf unserer Fahrt gemachten Entdeckung der großen Tiefe im Polarbecken ist es höchst wahrscheinlich, daß diese Annahme richtig ist.

** Unsere Erfahrungen während der Fahrt deuten jedoch nicht auf eine östlich gehende Strömung längs der sibirischen Küste.

„Mit Rücksicht auf das Angeführte scheint es mir, als müsse der Versuch nahe liegen, in diesen Strom auf derjenigen Seite des Pols einzudringen, wo er nach Norden geht, und mit seiner Hülfe in jene Gegenden zu gelangen, welche alle diejenigen, die früher gegen den Strom arbeiteten, vergebens zu erreichen sich bemüht hatten.

„Mein Plan ist in Kürze folgender: Ich beabsichtige, ein Schiff bauen zu lassen, so klein und so stark wie möglich; dasselbe soll gerade groß genug sein, um Kohlenvorrath und Proviant für 12 Mann auf fünf Jahre fassen zu können. Ein Fahrzeug von ungefähr 170 Tonnen (brutto) wird vermuthlich hinreichen. Es soll eine Maschine haben so stark, daß es in der Stunde 6 Seemeilen zurücklegen kann, aber außerdem soll das Schiff auch volle Segeltakelung besitzen.

„Das Wichtigste bei diesem Fahrzeuge ist, daß es nach einem Princip gebaut wird, wonach es den Druck des Eises aushalten kann. Es muß so schräge Seiten erhalten, daß das Eis bei seinen Pressungen keinen festen Halt gewinnen kann, wie dies der Fall war mit der «Jeannette» und andern Fahrzeugen, die arktische Expeditionen an Bord hatten, sondern das Eis soll es statt dessen in die Höhe heben. Es wird kaum einer großen Veränderung in der Construction bedürfen. Trotz ihrer ganz ungeeigneten Form hielt die «Jeannette» dennoch beinahe zwei Jahre lang den Eispressungen stand. Daß man einem Schiffe mit Leichtigkeit eine Form, wie hier angedeutet, geben kann, darüber wird niemand im Zweifel sein, der ein Fahrzeug während einer Eispressung gesehen hat. Aus demselben Grunde muß das Schiff auch klein sein; denn abgesehen davon, daß mit einem solchen im Eis leichter zu manövriren ist, wird es während der Pressungen auch leichter gehoben, gleichwie es auch eher gelingt, dasselbe besonders stark zu machen. Es muß selbstverständlich aus ausgesuchtem Material gebaut werden. Ein Schiff von der erwähnten Form und Größe wird kein gutes und bequemes Seefahrzeug werden, aber das ist von geringerer Bedeutung

in einem mit Eis angefüllten Fahrwasser, von dem hier die Rede ist. Freilich muß das Schiff einen weiten Weg durch das offene Meer zurücklegen, ehe es so weit kommt. Aber so schlimm, daß man mit demselben überhaupt nicht vorwärts kommen könnte, wird es doch nicht werden, obschon seekranke Passagiere den Meeresgöttern ihren Tribut werden zollen müssen.

„Hat man erst ein solches Fahrzeug sowie eine Besatzung von 10, höchstens 12, kräftigen und im übrigen sorgfältig ausgesuchten Männern nebst einer auf fünf Jahre berechneten Ausrüstung, die in jeder Beziehung so gut ist, wie sie mit den Mitteln unserer Zeit beschafft werden kann, so glaube ich, daß das Unternehmen gesichert ist. Mit diesem Fahrzeuge versuchen wir durch die Bering-Straße und westwärts längs der Nordküste von Sibirien nach den Neusibirischen Inseln zu dringen*, so frühzeitig im Sommer, als die Eisverhältnisse es irgend gestatten.

„Bei den Neusibirischen Inseln angelangt, gilt es, die Zeit aufs beste zu benutzen, um die Strom- und Eisverhältnisse zu untersuchen, und dann den günstigsten Augenblick abzuwarten, der es erlaubt, in eisfreiem Fahrwasser am weitesten nordwärts zu gelangen. Dies kann nach den über die Eisverhältnisse nördlich von der Bering-Straße vorliegenden Berichten der amerikanischen Walfischfänger voraussichtlich im August oder Anfang September geschehen.

„Ist die rechte Zeit gekommen, so durchqueren wir das Eis nordwärts, soweit wir kommen. Daß wir auf diese Weise über die nördlichsten der Neusibirischen Inseln hinaus kommen können, darf man unter anderm aus der Jeannette-Expedition schließen. Während die Expedition im Eise nördlich von der Bennett-Insel trieb, notirte

* Wenn ich ursprünglich daran dachte, durch die Bering-Straße zu gehen, so geschah es, weil ich glaubte, die Neusibirischen Inseln am sichersten und frühesten von jener Seite erreichen zu können. Bei näherer Untersuchung fand ich, daß dies zweifelhaft sei, und ich entschloß mich dann für den kürzern Weg durch das Karische Meer und nördlich um das Cap Tscheljuskin.

De Long in seinem Tagebuch, daß sie dort «dunkeln Wasserhimmel» — das heißt einen Himmel, der den dunkeln Widerschein von offenem Wasser zeigt — auf allen Seiten um sich sahen. Es muß folglich, bis zu einem gewissen Grade wenigstens, für ein starkes Eisfahrzeug durchzukommen möglich sein.

„Dann muß man bedenken, daß die ganze Expedition von der Bennett-Insel bis zur sibirischen Küste in Booten reiste, theilweise in offenem Wasser. An der Küste fand bekanntlich der größte Theil von ihnen ein trauriges Ende. Nordenskiöld ging nicht weiter nach Norden als bis zu der südlichsten der genannten Inseln (Ende August 1878), aber hier war das Fahrwasser überall offen.

„Es ist also Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, daß wir im Stande sein werden, bei den Neusibirischen Inseln nordwärts zu dringen, und sind wir einmal so weit, dann sind wir auch mitten in dem Strome, dem die «Jeannette» ausgesetzt war; es gilt dann nur, sich weiter nach Norden durchzuarbeiten, bis man im Eise festsitzt.*

„Dann wählt man einen geeigneten Platz, vertäut das Fahrzeug gut zwischen geeigneten Eisschollen und läßt das Eis sich um dasselbe herum aufthürmen soviel es mag — je mehr, desto besser; das Schiff wird dadurch nur gehoben werden und wird sicher und fest sitzen. Daß das Schiff sich unter der Eispressung auf die Seite legen sollte, ist bis zu einem gewissen Grade möglich, aber kaum von Bedeutung. Von jetzt an besorgt der Strom die Beförderung, während das Schiff nicht länger ein Transportmittel ist, sondern zum Quartier wird, in welchem man reichlich Zeit hat, wissenschaftliche Beobachtungen anzustellen.

„Auf diese Weise wird die Expedition nach dem, was ich früher nachgewiesen habe, wahrscheinlich über den Pol und weiter ins Meer zwischen Grönland und Spitzbergen treiben. Hier werden wir, wenn

* Wie ich später in meinem Vortrage in London (Geographical Journal, 1893, S. 18) auseinandersetzte, wollte ich längs der Westküste der Neusibirischen Inseln nach Norden gehen, da ich glaubte, daß das aus der Lena stammende warme Wasser die See hier offen halten müsse.

wir den 80. Breitengrad erreichen, oder sogar früher, wenn es Sommer ist, Aussicht haben, das Schiff frei zu machen, und werden dann nach Hause segeln können. Sollte das Schiff jedoch vor der Zeit zerstört werden — wozu ja die Möglichkeit vorhanden ist, obschon sie mir sehr gering erscheint, wenn das Schiff auf die vorher angedeutete Weise gebaut wird —, so wird die Expedition dennoch nicht mislungen sein, denn die Rückreise muß trotzdem mit dem Strom über den Pol bis zum nordatlantischen Becken gehen. Es ist Eis genug vorhanden, um darauf zu treiben, und eine solche Fahrt haben wir früher schon versucht. Hätte die Jeannette-Expedition Proviant genug gehabt, und wäre sie auf der Eisscholle geblieben, auf der sie die später gefundenen Gegenstände zurückließ, der Ausgang der Expedition wäre sicherlich ein ganz anderer geworden, als er thatsächlich war!

„Das Fahrzeug kann bei einer Eispressung nicht so schnell sinken, daß nicht Zeit genug bliebe, um mit der ganzen Ausrüstung und dem Proviant auf eine starke Eisscholle zu flüchten, die man schon im voraus für diesen Fall ausgewählt hat. Hier schlagen wir die Zelte auf, die wir zu dem Zweck mitgenommen haben. Um unsern Proviant und die übrige Ausrüstung uns zu erhalten, sammeln wir sie nicht an einer Stelle, sondern vertheilen sie übers Eis und legen sie auf Holzflöße, die wir aus Brettern und Balken gebaut haben. Hierdurch wird vermieden werden, daß etwas von der Ausrüstung sinkt, wenn die Scholle darunter brechen sollte. Denn infolge des Berstens einer Scholle verloren die Männer der «Hansa», die über ein halbes Jahr lang an der Ostküste von Grönland entlang trieben, einen Theil ihrer Ausrüstung.

„Damit eine solche Fahrt gelinge, bedarf es nur zweier Dinge: guter Kleider und vieler Nahrung, und dafür können wir Sorge tragen. Wir werden uns somit auf unserer Eisscholle ebenso sicher fühlen wie auf unserm Fahrzeuge und ebenso gut zum Grönländischen Meer gelangen können. Dort angekommen, wird der Unterschied nur der sein, daß wir anstatt mit dem Schiffe in unsern Booten

fahren müssen, die uns jedoch ebenso sicher bis zum nächsten Hafen bringen können.

„Ich glaube demnach, daß überwiegende Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden ist, daß eine solche Fahrt gelingt.

„Manche werden jedoch gewiß einwenden: «In allen Strömungen befinden sich Gegen- und Nebenströme. Gesetzt den Fall, daß ihr in einen solchen hineingerathet oder vielleicht auf ein unbekanntes Land am Pol stoßt und dort festliegen bleibt, was wollt ihr dann machen?» Darauf kann ich nur antworten: Was den Gegenstrom betrifft, so müßten wir doch einmal aus demselben herauskommen, ebenso sicher, wie wir hineingerathen sind, und wir haben Proviant auf fünf Jahre! Und was die zweite Möglichkeit betrifft, so würde ein solches Ereigniß mit Freuden begrüßt werden; denn nicht leicht ließe sich ein Fleck unserer Erde von größerm wissenschaftlichem Interesse finden. Wir würden in dem neuentdeckten Lande so viele Beobachtungen als möglich sammeln. Sollten wir mit dem Schiffe nicht wieder in die Drift kommen und der Aufenthalt zu lange dauern, so würde nichts anderes übrigbleiben, als dasselbe zu verlassen und zu versuchen, mit den Booten und der nothwendigen Ausrüstung in den nächsten Strom zu gelangen, um auf die vorher angedeutete Weise wieder in die Drift zu kommen.

„Wie lange wird nun eine solche Reise dauern können?

„Wie wir früher gesehen haben, können die von der Jeannette-Expedition herrührenden Sachen höchstens zwei Jahre gebraucht haben, um auf demselben Wege bis zum 80. Breitengrad hinab zu treiben; dort dürfen wir also mit einiger Sicherheit darauf rechnen, vom Eise los zu kommen. Dies würde einer täglichen Fahrt von ungefähr 2 Seemeilen entsprechen.

„Es ist daher keine unmögliche Annahme, wenn wir erwarten, im Laufe von zwei Jahren das Ziel zu erreichen; möglich ist es ja auch, daß das Schiff schon in höhern Breiten, als hier vorausgesetzt, los kommen kann. Der auf fünf Jahre berechnete Proviant muß daher reichlich genügen.

„Aber ist die Winterkälte in diesen Gegenden nicht so groß, daß ein Aufenthalt dort unmöglich sein wird?

„Dies ist nicht wahrscheinlich, ja wir können sogar mit ziemlich großer Sicherheit sagen, daß es am Pol selbst im Winter nicht so kalt ist wie z. B. im nördlichen Sibirien, das ja ein bewohntes Land ist, oder im nördlichen Theile der Westküste Grönlands, welcher gleichfalls bewohnt ist. Meteorologen haben ausgerechnet, daß die mittlere Temperatur am Pol im Januar ungefähr 36° C. unter Null sein wird, während sie z. B. in Jakutsk —42° C., in Werchojansk —48° C. beträgt. Man muß bedenken, daß der Pol wahrscheinlich von Meer bedeckt ist, dessen Wärmeausstrahlung viel geringer ist als die so großer Landmassen, wie es die Ebenen Nordasiens sind. Die Gegend um den Pol hat somit aller Wahrscheinlichkeit nach ein oceanisches Klima mit verhältnißmäßig milden Wintern, dafür aber kalte Sommer.

„Die Kälte in diesen Gegenden kann also kein directes Hinderniß sein. Eine Schwierigkeit, mit der viele der frühern Expeditionen zu kämpfen hatten und die auch hier nicht übersehen werden darf, ist indessen der Skorbut. Während eines längern Aufenthalts in einem so kalten Klima wird diese Krankheit sich unstreitig leicht einstellen, wenn man keine Gelegenheit hat, frischen Proviant zu bekommen. Ich glaube jedoch, daß mit Sicherheit anzunehmen ist, daß die vielfachen, kräftigen Nahrungsmittel, die wir in unserer Zeit in Gestalt hermetisch verschlossener Conserven und dergleichen besitzen, sowie die uns zu Gebote stehende Kenntniß der dem Körper nöthigen Stoffe uns in den Stand setzen werden, die Gefahr des Skorbuts fern zu halten. Außerdem wird meiner Ansicht nach ein vollständiger Mangel an frischem Proviant in den Gewässern, die wir bereisen werden nicht eintreten; wir können sicher darauf rechnen, Eisbären und Seehunde noch hoch im Norden, wenn nicht sogar beim Pol, zu finden. Noch ist zu erwähnen, daß das Meer gewiß Mengen von kleinen Thieren enthält, die uns im Nothfalle zur Nahrung dienen können.

„Man sieht, daß, welche Schwierigkeiten man auch als möglich

aufstellt, diese doch nicht so groß sind, daß sie nicht durch sorgfältige Zusammenstellung der Ausrüstung, durch eine glückliche Wahl der Mitglieder und durch eine planmäßige Leitung der Expedition überwunden und dabei gute Resultate erzielt werden könnten. Wir werden ebenso sicher darauf rechnen dürfen, daß wir das offene Meer zwischen Grönland und Spitzbergen erreichen werden, wie daß wir in den «Jeannette-Strom» bei den Neusibirischen Inseln gelangen können.

„Aber wenn nun dieser «Jeannette-Strom» nicht gerade über den Pol führt, wenn er z. B. zwischen diesem und Franz-Joseph-Land hindurchgeht, wie früher angedeutet, was thut die Expedition dann, um den Pol zu erreichen?

„Hier scheint in der That die Achillesferse des Planes zu stecken; denn wird das Fahrzeug in einer Entfernung von mehr als einem Grade (60 Seemeilen) am Pol vorbeigeführt, so kann es als höchst unklug oder unsicher erscheinen, das Schiff mitten im Strome zu verlassen, um mit Schlitten über rauhes, ebenfalls in der Drift befindliches Meereis einen so weiten Weg zurückzulegen.... Hätte man auch den Pol erreicht, so würde es ganz unsicher sein, ob man das Schiff bei der Rückkehr wieder finden würde. Ich meine jedoch, daß dies von geringer Bedeutung ist; wir sind nicht hinausgezogen, um den mathematischen Punkt, der das nördliche Ende der Erdachse bildet, zu suchen — denn diesen Punkt zu erreichen, hat an und für sich nur geringen Werth — sondern, um Untersuchungen in dem großen unbekannten Theile der Erde, welcher den Pol umgibt, anzustellen, und diese Untersuchungen werden nahezu die gleiche große wissenschaftliche Bedeutung haben, ob die Reise über den mathematischen Pol selbst führt oder ein Stück davon entfernt bleibt.“

In diesem Vortrage hatte ich die wichtigsten Daten, worauf mein Plan sich gründete, dargelegt. In den folgenden Jahren fuhr ich fort, die Verhältnisse in den nördlichen Meerestheilen zu studieren, und

erhielt fortwährend neue Beweise dafür, daß meine Annahme einer Drift quer durch das Polarmeer richtig sein müsse. In einem Vortrage, den ich am 28. September 1892 in der Geographischen Gesellschaft zu Christiania hielt, erwähnte ich einige derselben.*

Ich betonte, daß schon beim Betrachten der Dicke und Mächtigkeit des Treibeises auf beiden Seiten des Pols der Umstand auffallen müsse, daß das Eis auf der sibirischen Seite, nördlich von der sibirischen Küste, obgleich dieser Meerestheil zu den kältesten Strichen der Erde gehört, verhältnißmäßig dünn ist (das Eis, in welchem die „Jeannette" trieb, war durchschnittlich nicht mehr als 2—3 Meter dick), während das auf der andern Seite aus dem Norden kommende Eis, im Meere zwischen Grönland und Spitzbergen, auffallend stark ist. Dies könnte meines Erachtens nur dadurch erklärt werden, daß das Eis beständig von der sibirischen Küste über das Polarbecken nach der Ostküste Grönlands und nach Spitzbergen treibt und während dieser Drift durch das unbekannte und kalte Meer Zeit hat, seine große Dicke theils durch Gefrieren, theils durch fortwährendes Zusammenstauen während der Eispressungen zu erlangen.

In meinem oben wiedergegebenen Aufsatze erwähnte ich, daß auch der auf diesem Treibeis gefundene Schlamm auf sibirischen Ursprung zu deuten scheine (S. 18). Ich legte diesem Beweismittel damals keine große Bedeutung bei; aber bei spätern Untersuchungen solchen Schlammes, den ich auf meiner Grönlandfahrt gesammelt hatte, zeigte es sich, daß der Schlamm schwerlich anderswoher stammen kann als aus Sibirien.

Dr. Törnebohm in Stockholm kam bei Untersuchung der mineralischen Bestandtheile dieses Schlammes zu dem Schlusse, daß er zum großen Theil aus sibirischem Flußschlamm bestehen müsse. Er fand ungefähr 20 verschiedene Minerale darin. „Die Menge verschiedener

* S. das Jahrbuch der norwegischen Geographischen Gesellschaft, 1892, S. 91 fg.

Mineralbestandtheile scheint mir", sagt er, „darauf hinzudeuten, daß dieselben von einem ausgedehnten Landgebiet herrühren, und da liegt es nahe, an das nördliche Sibirien zu denken."

Außerdem bestand der Schlamm mehr als zur Hälfte aus Humus oder Sumpferde. Interessanter als der Schlamm selbst waren aber die darin gefundenen Diatomeen*, die von Professor Cleve in Upsala untersucht wurden. Dieser sagt darüber:

„Die Diatomeen sind entschieden marinen Ursprungs (d. h. sie stammen aus Salzwasser), abgesehen von einzelnen wenigen Süßwasserformen, die mit dem Winde vom Lande gekommen sind. Die in diesem Staub enthaltene Diatomeenflora ist ganz eigenthümlich und sehr verschieden von derjenigen, die ich in den vielen Tausenden von mir untersuchter Proben gefunden habe, mit Ausnahme einer einzigen, mit welcher sie vollständige Uebereinstimmung zeigt, nämlich mit einer Probe, die von Kjellman während der Vegafahrt auf einer Eisscholle bei Cap Wankarem in der Nähe der Bering-Straße gesammelt wurde. Arten und Varietäten sind in beiden Proben genau dieselben." Cleve konnte 16 Arten von Diatomeen bestimmen; diese kommen alle auch im Staube von Cap Wankarem vor, und 12 von ihnen sind nur von dort bekannt und von keinem andern Fleck der Erde. Dies war eine auffällige Uebereinstimmung zwischen zwei so fern liegenden Punkten, und Cleve hat sicherlich recht, wenn er fortfährt: „Es ist sehr merkwürdig, daß die auf Eisschollen zu findende Diatomeenflora aus der Nähe der Bering-Straße und an der Ostküste Grönlands so vollständig übereinstimmt und von allen andern sich unterscheidet; dies deutet auf eine bestehende Verbindung zwischen den Meeren östlich von Grönland und nördlich von Asien."

„Durch diese Verbindung", fuhr ich in meinem Vortrag fort, „wird also Treibeis jährlich quer über das unbekannte Polarmeer geführt.

* Diatomeen sind einzellige Algen, deren Zellwandung größtentheils aus Kieselsäure besteht und eine sehr feine Gitterstructur besitzt. Es sind über 2000 Arten bekannt, die im Süßwasser und im Meere vorkommen.

Auf eben diesem Eise muß eine Expedition denselben Weg machen können."

Als dieser Plan vorgelegt wurde, fand er auf einigen Seiten Unterstützung, besonders in Norwegen. Kräftig unterstützt wurde er von Professor Mohn. Aber wie zu erwarten stand, stieß er meistens auf Widerspruch, besonders außerhalb Norwegens, und viele Polarreisende und arktische Autoritäten erklärten mehr oder weniger offen, daß es „der reine Wahnsinn" sei. Im Jahre vor unserer Ausfahrt, im November 1892, legte ich meinen Plan der Geographischen Gesellschaft in London in einem Vortrage dar, bei welchem die bedeutendsten Polarreisenden Englands zugegen waren.

Nach dem Vortrage entspann sich eine Discussion*, die deutlich zeigte, in welch starkem Widerspruch ich stand zu den allgemein anerkannten Ansichten über die Verhältnisse im Innern des Polarmeeres, über die Navigation im Eise und über die Art und Weise, wie eine Polarexpedition unternommen werden müsse. Der hervorragende Polarforscher Admiral Sir Leopold M'Clintock eröffnete die Discussion mit der Bemerkung: „Ich glaube sagen zu dürfen, daß dies der kühnste Plan ist, von dem die Geographische Gesellschaft jemals Kenntniß erhalten hat." Er räumte ein, daß die Thatsachen für die Richtigkeit meiner Theorien sprächen, zweifelte jedoch sehr, ob der Plan sich realisiren lassen würde. Besonders meinte er, daß die Gefahr, vom Eise erdrückt zu werden, zu groß sei. Man könne allerdings ein Schiff bauen, welches kräftig genug wäre, den Eispressungen im Sommer Widerstand zu leisten; sollten wir ihnen aber in den Wintermonaten ausgesetzt sein, wenn das Eis „mehr Felsen gleiche, die an den Seiten des Schiffes festgefroren", so meinte er, daß „die Möglichkeit, aufs Eis

---

* Sowol der Vortrag als auch die Discussion sind im „Geographical Journal", 1893, S. 1—32, enthalten.

hinaufzugleiten, sehr fern liege". Wie die meisten andern nahm er als sicher an, daß keine Wahrscheinlichkeit vorhanden sei, die „Fram" wiederzusehen, nachdem das Schiff sich einmal dem unbarmherzigen Polareis anvertraut habe.

Er schloß mit den Worten: „Ich wünsche dem Herrn Doctor ein baldiges volles glückliches Gelingen. Aber es wird für seine vielen Freunde in England eine Erleichterung sein, wenn er zurückgekehrt ist, zumal für diejenigen, welche einige Erfahrung haben in den Gefahren, die zu allen Zeiten von der Schiffahrt in den arktischen Gewässern untrennbar sind, selbst in Gegenden, die nicht so hoch im Norden liegen."

Admiral Sir George Nares sagte: „Als anerkannter Grundsatz für eine glückliche Fahrt in den Regionen des Eises gilt, daß es absolut nothwendig ist, sich dicht an eine Küstenlinie zu halten, und je weiter wir uns von der Civilisation entfernen, desto wünschenswerther ist es, sich eine vernünftige, sichere Rückzugslinie freizuhalten. Eine völlige Beiseitesetzung dieses Grundsatzes ist die leitende Idee Nansen's, sein Schiff freiwillig ins Packeis zu führen — das Schiff, auf welches die ganze Hoffnung der Expedition gesetzt werden muß, wenn die Fahrt einigermaßen glücklich ausfallen soll. So wird der Führer, anstatt die Bewegungen des Fahrzeugs beherrschen zu können, gezwungen sein, sich hülflos umhertreiben zu lassen, genau wie es die natürlichen Bewegungen des Eises, worin er eingeschlossen ist, bedingen. Vorausgesetzt, daß die Meeresströmungen so sind, wie Nansen glaubt, wird die Zeit, welche für die Drift mit dem Eise durch das Polargebiet angesetzt werden muß, mehrere Jahre betragen. In dieser Zeit wird das Eis um das Schiff herum gewiß niemals in Ruhe sein, es sei denn, daß man neue Länder antrifft, und das Schiff selbst wird niemals vor der Gefahr sicher sein, von der Eispressung erdrückt zu werden. Um sich dagegen zu schützen, soll das Schiff, heißt es, ungewöhnlich stark werden und eine Form haben, die es besonders geeignet macht, gehoben zu werden, wenn das Eis gegen seine Seiten gepreßt wird. Dieser Gedanke ist durchaus nicht neu. Aber wenn

man erst im Polareise eingefroren ist, hat die Form des Schiffes keinerlei Bedeutung. Es ist unverrückbar eingeschlossen und bildet einen Theil des Eisblocks, der es umgibt.

„Die Form des Schiffes ist in praktischer Hinsicht genau dieselbe wie die Form des Eisblocks, worin es eingefroren ist. Dies ist eine Sache von größter Bedeutung; denn es liegt kein Bericht vor, daß ein im Packeise eingefrorenes Schiff jemals, selbst im Sommer, daraus losgekommen und somit in den Stand gesetzt worden wäre, sich während der Eispressung als selbständiger Körper zu bewegen, ungehindert von dem umgebenden Eisblocke."

Was die vermuthete Drift des Polareises anlangt, erklärte Nares, mit mir in der Hauptsache nicht übereinzustimmen.* Er betonte, daß die herrschenden Winde für die Drift wesentlich bestimmend seien, und sagte: „Mit Rücksicht auf die wahrscheinliche Driftrichtung kann die «Fram», wenn sie von einem Punkte in der Nähe der Lena-Mündung ausläuft, erwarten, die Hauptmasse des Packeises nicht weiter nördlich als 76° 30′ zu treffen. Ich bezweifle, daß Nansen weiter nach Norden kommen wird, ehe er eingeschlossen wird; aber wenn wir auch soviel als möglich annehmen und ihm 60 Seemeilen mehr geben, so wird er doch nur auf der Breite von Cap Tscheljuskin, 730 Seemeilen vom Pol und ungefähr 600 Seemeilen von der Grenze sein, die ich für die thatsächlich vorhandene Meeresströmung annehme, die ihn zurückbringen soll (es ist dies der Polarstrom, der längs der Ostküste Grönlands herabkommt). Nach eingehendem Studium aller vorhandenen Berichte glaube ich, daß die Winde das Schiff eher nach Westen als nach Osten treiben werden. Bei einem eiserfüllten Meere im Norden und offenem Wasser oder neugebildetem Eis im Süden sind die Chancen einer nördlichen Drift, wenigstens im Anfange, gering, und dann kenne ich keine Naturkräfte, die das Schiff in absehbarer

* In diesem wichtigen Punkte hatte Sir George Nares recht, wie unsere Erfahrungen während der Drift der „Fram" bewiesen haben.

Zeit viel weiter von der sibirischen Küste abbringen werden, als die «Jeannette» getrieben wurde. Während dieser ganzen Zeit wird es in jeder Hinsicht unbeweglich im Eise eingeschlossen und dessen wohlbekannten Gefahren ausgesetzt sein, es sei denn, daß es von neuentdeckten Ländern geschützt wird. Kein Zweifel ist, daß eine Meeresverbindung über die Gegend weg, deren Untersuchung beabsichtigt ist, existirt." In einem Punkte erklärte sich jedoch Nares mit mir einverstanden: in der Auffassung, „daß es der Hauptzweck aller solcher Expeditionen ist, die unbekannten Polargegenden zu untersuchen, nicht aber genau den mathematischen Punkt, wo die Erdachse ihr nördliches Ende hat, zu erreichen".*

Sir Allen Young sagte unter anderm: „Dr. Nansen nimmt an, daß der weiße Fleck um den Pol herum ein Becken von Wasser oder Eis ist; meiner Ansicht nach würde fast auf allen Seiten des Nordpols die größte Gefahr, die man zu überwinden hätte, Land sein. Die meisten frühern Reisenden scheinen mit dem Vordringen nach Norden stets mehr und mehr Land gesehen zu haben. Die Gegenstände der «Jeannette» können durch enge Kanäle getrieben sein, um dann endlich an den Fundort zu kommen, und ich glaube, es wird eine höchst gefährliche Sache für ein Schiff sein, einen solchen Weg zu treiben, wo es gegen Land stoßen und jahrelang festgehalten werden kann."

Ueber die Form des Schiffes sagt Allen Young, daß sie „nicht von großer Bedeutung ist; denn wenn ein Schiff erst einmal ernstlichen Pressungen ausgesetzt ist, ist es die Frage, ob irgendeine Dünung oder Bewegung im Eise vorhanden ist, die das Fahrzeug heben kann. Wenn keine Dünung vorhanden, muß das Eis das Schiff zerdrücken, aus was immer dieses gebaut sein mag".

Einige Autoritäten erklärten sich jedoch für meinen Plan.

* Nach unserer Rückkehr hat Admiral Nares in seiner ritterlichen Weise mir in einem Briefe gratulirt und ausgesprochen, die denkwürdige Reise der „Fram" durch das Polarmeer beweise, daß meine Theorie richtig, sein Zweifel aber unberechtigt gewesen sei.

Es waren dies der Polarreisende Admiral Sir E. Inglefield und der Chef des englischen Hydrographischen Amts, Kapitän Wharton.

In einem Schreiben an die Geographische Gesellschaft sagte Admiral Sir George Richards aus Anlaß meines Vortrags: „Ich bedaure, mich über den Plan absprechend äußern zu müssen; aber ich glaube, daß ein jeder, der mit Autorität auftreten kann, seine Meinung geradeheraus sagen muß, wenn so viel auf dem Spiele steht."

Ueber die Strömungen schreibt er unter anderm: „Ich glaube, daß ein beständiges Ausfließen (ich ziehe diesen Ausdruck dem Worte «Strömung» vor) aus Norden vor sich geht wegen der Verdrängung des Wassers in der Polargegend durch den diese bedeckenden Eismantel, der infolge der ungeheuern Schneelasten, die auf der Eisdecke aufgehäuft werden, an Mächtigkeit zunimmt."

Dieses Ausfließen findet seiner Meinung nach vom Polarbecken aus nach allen Seiten desselben statt; am ausgeprägtesten aber soll es in der Gegend zwischen dem Westende der Parry-Inseln und Spitzbergen sein, und gegen dieses Ausfließen sollen alle frühern Expeditionen zu kämpfen gehabt haben.

Richards scheint nicht einmal „Tegetthoff" oder „Jeannette" auszunehmen und kann „keinen Grund zur Annahme finden, daß von den Neusibirischen Inseln ein Strom nach Norden über den Pol geht, wie Dr. Nansen hofft und glaubt". Er fährt fort:

„Es ist meine Ansicht, daß, wenn man sich wirklich innerhalb dessen, was man den innern Kreis nennen könnte, sagen wir in ungefähr 78° nördl. Br., befindet und wenn dort eine geringe Strömung irgendwelcher Art vorhanden ist, diese in dem dort zu erwartenden dichten Eise keinen Einfluß auf ein Schiff haben würde. Erst wenn wir außerhalb dieses Kreises, sozusagen um die Ecke, und hinaus kommen in die offenen weiten Kanäle, wo das Eis lose ist, werden wir den Einfluß der Strömung erfahren, und hier wird das Eis im Herbst natürlich dünner und brüchiger, also für ein Schiff weniger gefährlich

sein. Aus dem innern Kreise dringt vermuthlich nicht viel Eis hinaus; es wird von Jahr zu Jahr älter und mächtiger und hindert aller Wahrscheinlichkeit nach die Fortbewegung des Schiffes gänzlich. Dies ist das Eis, welches nach Nares' Winterquartier am Nordende des Smith-Sundes, in ungefähr 82° 30′ nördl. Br., trieb; dies ist das Eis, gegen das Markham auf seiner Schlittenreise kämpfte, und dem keine menschliche Macht widerstehen kann."

Dem Funde der Jeannette-Gegenstände mißt er keine wirkliche Bedeutung bei.

„Falls sie in Grönland gefunden wurden", sagt Richards, „so können sie wol auf einer Eisscholle aus der Nachbarschaft des Smith-Sundes herabgetrieben sein und von irgendeiner der zur Rettung Greely's ausgezogenen amerikanischen Expeditionen stammen." Es ließe sich ja auch denken, schreibt er, daß De Long's Documente sowie die andern Gegenstände der „Jeannette" auf eine solche amerikanische Expedition „mitgenommen" worden sein könnten. Er sagt jedoch nicht ausdrücklich, daß irgendwelche Andeutung vorliege, daß dies der Fall gewesen ist.

In einem ähnlichen Schreiben an die Geographische Gesellschaft erklärt der berühmte Botaniker Sir Joseph Hooker:

„Dr. Nansen's Plan unterscheidet sich sehr von allen Projecten, die bisher in der Absicht, Entdeckungen in den Polargegenden zu machen, praktisch ausgeführt worden sind, und erheischt sowol aus diesem Grunde die eingehendste Prüfung als auch, weil er die größten Gefahren einschließt.... Nach meiner dreijährigen Erfahrung in den antarktischen Gegenden glaube ich nicht, daß ein Schiff, wie es auch gebaut sein möge, lange der Vernichtung entgehen kann, wenn es den Bewegungen des Eises in den Polargegenden ausgesetzt ist. Ein Schiff, das so stark gebaut ist wie die «Fram», wird ohne Zweifel einem großen Druck in der offenen Eismasse Widerstand leisten können, nicht aber einer Pressung oder gar wiederholten Pressungen und noch weniger dem Stoße des Packeises, wenn das Schiff mit demselben oder durch das-

selbe gegen das Land getrieben wird. Die Form der «Fram» kann von Nutzen sein, solange das Schiff wagerecht und in Eis von geringer Erhebung über dem Wasserspiegel liegt; aber zwischen Scholle und Eisberg, oder wenn die «Fram» eine Pressung der Länge nach erfährt, würde diese Form ohne die geringste Bedeutung sein."

Falls die „Fram" gegen die Küste von Grönland oder gegen die amerikanischen polaren Inseln getrieben würde, glaubt er, daß es, selbst wenn eine Landung denkbar wäre, keine Wahrscheinlichkeit einer Rettung gäbe, „bei einer sicherlich geschwächten und wahrscheinlich verminderten Schiffsmannschaft an der unwirthlichen und vermuthlich eisbesetzten Küste oder auf den bergigen Eismassen eines paläokrystischen (d. h. dicht mit Packeis erfüllten) Meeres.

„Ist denn, abgesehen von der Möglichkeit des Skorbuts, gegen den man kein sicheres Mittel hat, der deprimirende Einfluß auf den Gemüthszustand der Mannschaft gebührend in Betracht gezogen? Alles, was die lange Einsperrung in engem Raum während der vielmonatlichen Dunkelheit, was äußerste Kälte, Unthätigkeit, Langeweile, die beständige Gefahr und die unablässig zehrende Ungewißheit über die Zukunft im Gefolge mit sich führen? Die wenig Interesse erregenden Pflichten und Beschäftigungen sind nicht im Stande, die Wirkungen dieser Verhältnisse abzuwenden; sie mildern sie kaum, verschärfen sie vielmehr, wie man weiß. Ich halte es nicht für unmöglich, Dr. Nansen's Ziel mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu erreichen, aber ich finde in der That, daß ein günstiger Ausfall eines solchen Unternehmens keine Rechtfertigung dafür wäre, daß man kostbare Menschenleben aufs Spiel setzt, um dieses Ziel zu erreichen."

General Greely in Amerika, der Leiter der bekannten unglücklichen Expedition (1881—84), schrieb einen Artikel in der amerikanischen Zeitschrift „The Forum" (August 1891), worin es unter anderm heißt:

„Es überrascht mich als fast unglaublich, daß der von Dr. Nansen entworfene Plan Aufmunterung oder gar Unterstützung finden sollte. Derselbe scheint mir auf falschen Vorstellungen über die

physischen Verhältnisse in den Polargegenden zu beruhen und, wenn er auszuführen versucht wird, nutzlose Resultate zu versprechen, abgesehen davon, daß den Theilnehmern Leiden und Tod bevorstehen.

„Soviel ich weiß, hat Dr. Nansen keine arktischen Erfahrungen erworben; seine Reise durch Grönland ist, obschon schwierig, nicht mehr Polararbeit (polar work) als die Besteigung des Elias-Berges. Es ist zweifelhaft, ob irgendein Hydrograph im Ernst seine Theorie über die Polarströmungen discutiren, oder ob irgendein arktischer Reisender sich dem ganzen Projecte anschließen würde.

„Es gibt vielleicht ein Dutzend Männer, deren arktische Erfahrung so groß ist, daß ihre thatsächliche Unterstützung des Planes, selbst wenn sie von einer respectabeln Minorität unter ihnen ausginge, dem Projecte Achtung und Vertrauen verschaffen könnte. Diese Männer sind die Admirale M'Clintock, Richards, Collinson und Nares, sowie Kapitän Markham in der englischen Flotte, Sir Allen Young und Leigh Smith in England, Koldewey in Deutschland, Payer in Oesterreich, Nordenskiöld in Schweden und Melville in unserm eigenen Lande. Ich trage kein Bedenken zu behaupten, daß nicht zwei von diesen an die Möglichkeit von Nansen's erstem Gedanken glauben: ein Schiff zu bauen, das im Stande wäre, in dem schweren arktischen Eise, in welches er das Fahrzeug hineinzuführen beabsichtigt, auszudauern oder darin navigirt zu werden.

„Nansen's zweiter Gedanke ist noch gewagter; dieser setzt eine Drift von mehr als 2000 Seemeilen in gerader Linie durch eine unbekannte Region voraus, und während dieser, wol zwei oder mehrere Jahre dauernden Drift will die Expedition, wie es scheint, nur Boote mitnehmen, auf einer Eisscholle wohnen und daselbst leben, während sie hinübertreiben."

General Greely geht dann dazu über, das Falsche in meinen Voraussetzungen für den Plan nachzuweisen. In Betreff der Fundgegenstände von der „Jeannette" sagt er geradeheraus, daß er nicht daran glaube:

„Wahrscheinlich wurde etwas Treibgut gefunden, aber es wäre vernünftiger, anzunehmen, daß es vom «Proteus» gekommen, der im Smith-Sund ungefähr 1000 Seemeilen nördlich von Julianehaab vernichtet wurde....

„Es ist ferner wichtig, darauf zu achten, daß, wenn die Gegenstände wirklich von der «Jeannette» wären, der nächste Weg über den Pol nicht längs der Ostküste von Grönland, sondern den Kennedy-Kanal hinab, durch den Smith-Sund und die Baffin-Bai sein würde — derselbe Weg, den man annehmen müßte, wenn man sie für Treibgut vom «Proteus» halten würde."

Dem Pol selbst könnten wir uns nur in weiter Entfernung nähern, sagt Greely, denn „wir wissen fast ebenso sicher, als ob wir es gesehen hätten, daß sich in diesen unbekannten Gegenden ein ausgedehntes Land befindet, welches die Wiege der flachgipfligen Eisberge oder des paläokrystischen Eises ist". In diesem gletscherbedeckten Lande, das seiner Meinung nach über 300 Seemeilen im Durchmesser haben und Eisberge sowol nach Grönland als nach Franz-Joseph-Land* aussenden soll, muß der Pol selbst gelegen sein.

„Was das unüberwindliche Schiff betrifft", sagt er, „ist dies für Dr. Nansen sicherlich eine höchst wünschenswerthe Sache." Er meint indessen, daß ein solches sich nicht bauen lasse. „Dr. Nansen scheint zu glauben, daß die Frage, dem Schiffe eine solche Form zu geben, die dem Fahrzeuge die größte Widerstandskraft gegen den Druck des Eises verleihen würde, noch nicht ganz und zufriedenstellend gelöst ist, obschon von Gesellschaften für Seehund- und Walfischfang in Schottland und Neufundland Hunderttausende von Dollars zu diesem Zwecke ausgegeben worden sind."

Als Autorität citirt er Melville und sagt: „Jeder arktische Reisende von Erfahrung ist mit Melville's Ansicht einverstanden, daß,

* Wenn Greely behauptet, daß Leigh Smith solche Berge an der Nordwestküste von Franz-Joseph-Land gesehen habe, so ist dazu zu bemerken, daß noch kein Mensch dort gewesen ist.

selbst wenn ein Schiff ganz aus Holz gebaut wäre, es den Druck des schweren Polareises doch nicht aushalten könnte." Gegen meine Behauptung, daß das Eis längs der sibirischen Küste verhältnißmäßig dünn (2—3 Meter) ist, citirt er wieder Melville, der von „16 Meter hohem" u. s. w. Eise spreche (etwas, was wir auf unserer ganzen Reise nicht entdeckten). Nachdem er noch mit Hülfe mehrerer entscheidender Beweise festgestellt hat, daß die „Fram" nothwendigerweise zu Grunde gehen müsse, sobald sie einer Eispressung ausgesetzt würde, geht er dazu über, das Unmögliche einer Drift im Eise mit Booten zu besprechen. Und er schließt seinen Artikel mit der Bemerkung: „Arktische Entdeckungsreisen bieten genug an Tollkühnheit und Gefahren in ihren gesetzmäßigen und anerkannten Methoden, als daß sie auch noch die Bürde von Dr. Nansen's unlogischem Selbstvernichtungsplane tragen sollten."

Einem Artikel zufolge, den Greely nach unserer Rückkehr in der Nummer vom 19. September 1896 von „Harper's Weekly" geschrieben hat, scheint er zu dem Schlusse gekommen zu sein, daß die Jeannette-Gegenstände echt sind und daß meine Annahme über die Drift derselben richtig sein kann, indem er „Melville, Dall und andere" nennt, die nicht daran glaubten. Er räumt auch ein, daß mein Plan ihm zum Trotze ausgeführt worden sei.

Diesmal schließt er seinen Artikel mit folgenden Bemerkungen:

„Wenn De Long's und Dr. Nansen's Expeditionen einander gegenübergestellt werden, ist es nothwendig, auf den einzigen Fleck hinzudeuten, der Nansen's sonst so glänzende Laufbahn verdunkelt, nämlich, daß er freiwillig seine Kameraden auf dem im Eise eingeschlossenen Schiffe, Hunderte von Meilen von jeglichem bekannten Lande, verläßt, in der Absicht, nicht zurückzukehren, sondern, wie er selbst sagt, «nach Spitzbergen zu gehen, wo er sicher ist, ein Schiff zu finden», 600 englische Meilen weit. De Long und Ambler besaßen ein solches Ehrgefühl, daß sie lieber ihr Leben opferten, als sich von einem sterbenden Manne zu trennen, den sie durch ihre Gegenwart nicht retten konnten.

Es übersteigt die Begriffe eines jeden, wie Nansen also von der heiligsten Pflicht, die dem Chef einer Schiffsexpedition obliegt, hat abweichen können. Die glückliche Heimkehr des muthigen Kapitäns Sverdrup mit der «Fram» entschuldigt Nansen nicht. Die Treue, der Muth und die Tüchtigkeit Sverdrup's, der an der «Fram» festhält und seine Kameraden nach Norwegen zurückbringt, werden ihm in den Augen mancher noch glänzendere Lorbern winden als seinem tüchtigen und begabten Chef."

Einer der wenigen, die mit ihrer wissenschaftlichen Autorität dem Plane öffentlichen Beifall spendeten, war Professor Supan, der wohlbekannte Redacteur von „Petermanns Mitteilungen". In einem Artikel im Jahrgang 1891 dieser Zeitschrift (S. 191) sprach er sich nicht allein warm dafür aus, sondern unterstützte den Plan auch durch neue Anschauungen, indem er zeigte, wie das, was er die arktische Windscheide nennt, wahrscheinlich während eines größern Theils des Jahres das unbekannte Polarbecken in zwei Theile trennt. Im östlichen Theil wehen die Winde vorherrschend nach dem Bering-Meer, während sie im westlichen Theil nach dem Atlantischen Ocean gerichtet sind. Die längste Zeit, meinte er, müsse diese Windscheide dem Bering-Meere am nächsten liegen, und die vorherrschenden Winde in den Gegenden, welche wir zu durchfahren die Absicht hatten, müßten demnach unserer Drift günstig sein. Unsere Erfahrungen scheinen die Richtigkeit dieser Theorie Supan's ganz auffallend zu beweisen.

Es muß noch erwähnt werden, daß der bekannte schottische Naturforscher Dr. John Murray sich bei mehrern Gelegenheiten für die Richtigkeit meines Planes ausgesprochen hat. Schon im Jahre 1888, als ich auf dem Wege nach Grönland in Edinburgh mit ihm darüber sprach, erklärte er sich mit meinen Ansichten über die wahrscheinliche Drift des Polareises einverstanden.

Der jetzige Präsident der Geographischen Gesellschaft in London, Sir Clements Markham, der bei der Seite 32 erwähnten Discussion nicht zugegen war, hat später öffentlich seine Zuversicht auf einen glück-

lichen Ausfall der Expedition ausgesprochen. Interessant ist es, daß dieser hervorragende arktische Schriftsteller schon vor zwanzig Jahren in seinem Bericht über das Ergebniß der Nares'schen Polarexpedition zu folgenden Schlüssen gelangte:

Erstens, daß ein Strom durch das Polarmeer „von der östlichen nach der westlichen Hemisphäre" gehen muß; zweitens, daß „Franz-Joseph-Land ein Theil der Spitzbergen-Gruppe zu sein scheint und sich aus demselben seichten Meere emporhebt, mit tieferm Wasser gegen Norden"; drittens, daß, selbst wenn es auch mit „furchtbaren Schwierigkeiten" verbunden sein wird, die Grenzen des Unbekannten im Polarmeere nördlich von Sibirien zu überschreiten, dennoch „wichtige Entdeckungen den künftigen Reisenden belohnen werden, der kühn und glücklich in dieser Richtung nach Norden vordringt".*

* Report on the Expedition of 1875—76 (London 1877), S. 547, 553, 554. Wenn ich diese merkwürdigen Aussprüche nicht schon in den erwähnten Vorträgen vor meiner Abreise hervorgehoben habe, so geschah es, weil ich erst nach meiner Rückkehr darauf aufmerksam geworden bin.

Erstes Kapitel.

Vorbereitungen.

Trotz der anscheinenden Tollkühnheit des Planes fand er bei der norwegischen Regierung und dem König kräftige Unterstützung. Im Storting wurde eine königliche Vorlage eingebracht, zur Ausführung des Planes 200000 Kronen (224000 Mark) zu bewilligen, welcher Betrag als zwei Drittel der Ausgaben angesehen wurde. Das letzte Drittel glaubte ich mir auf privatem Wege verschaffen zu können, da ich von mehrern Seiten Beiträge zugesagt erhalten hatte. Schon bei meiner Rückkehr aus Grönland hatte Consul Axel Heiberg 10000 Kronen mir für eine neue Reise zur Disposition gestellt. Ihm ist auch die Initiative zur spätern Sammlung zu verdanken.

Am 30. Juni 1890 wurde die Summe, um die ich nachgesucht hatte, vom Storting bewilligt, das dabei den Wunsch ausdrückte, die Expedition möchte eine *norwegische* werden. Im Januar 1891 gingen Großhändler *Thomas Fearnley*, Consul *Axel Heiberg* und Brauereibesitzer *Ellef Ringnes* ans Werk, um die noch nöthige Summe zu sammeln, und in wenigen Tagen war dieselbe überzeichnet.

S. M. König Oskar bewilligte . . . . Kr. 20000

Von privater Seite trugen in Norwegen ferner bei:

Consul Axel Heiberg . . . . „ 10000
(Späterer Beitrag . . . . „ 7000)
Anton Chr. Houen . . . . „ 20000

C. J. A. Dick	Kr.	5 000
(Späterer Beitrag	„	7 000)
Großhändler Thomas Fearnley	„	5 000
(Späterer Beitrag	„	1 000)
Ringnes & Co.	„	5 000
(Späterer Beitrag	„	1 000)
Großhändler A. S. Kjösterud, Drammen	„	5 000
(Späterer Beitrag	„	1 000)
Großhändler C. Sundt, Bergen	„	5 000
Consul Westye Egeberg	„	10 000
Halvor Schou	„	5 000
Baron Harald Wedel Jarlsberg und Staatsminister C. Lövenskiold	„	10 000
Consul Nicolay H. Knudtzon, Christiansund . . .	„	5 000

Unter den Beiträgen vom Auslande muß der der „Royal Geographical Society" in London erwähnt werden, die mit einer Summe von 300 Pfund Sterling (6000 Mark) ihre Sympathie für das Unternehmen bezeigte.

Freiherr Oskar Dickson trug die Kosten der elektrischen Beleuchtungsanlage (Dynamo, Accumulatoren und Leitungen).

Während der Ausrüstung zeigte es sich, daß der erste Anschlag nicht hinreichend war. Hauptsächlich war das Schiff daran schuld, das nach der Berechnung 150000 Kronen kosten sollte, aber schließlich ungefähr 100000 Kronen höher zu stehen kam. Wo so viel auf dem Spiele stand, glaubte ich aber kein Recht zu haben, auf die Ausgaben Rücksicht zu nehmen, wenn ich annehmen mußte, durch besondere Maßregeln das Gelingen der Unternehmung sichern zu können. Die drei Herren, die sich an die Spitze der ersten Sammlung gestellt hatten, übernahmen es, auch als Comité der Expedition zu fungiren und sich der Geldgeschäfte derselben anzunehmen. Um einen Theil des erwähnten Deficits zu decken, veranstalteten sie deshalb im Vereine mit einigen Herren aus der Direction und dem Rathe der norwegischen Geo-

graphischen Gesellschaft eine neue private Sammlung in ganz Norwegen und stellten sich später an die Spitze einer Nationalsubscription. Ferner mußte ich beim norwegischen Storting um weitere 80000 Kronen nachsuchen, und aufs neue legte unsere Nationalversammlung ihre Sympathie für das Unternehmen an den Tag, indem sie am 9. Juni 1893 die genannte Summe bewilligte. Schließlich deckten Consul Axel Heiberg und Herr C. J. A. Dick mit je 6000 Kronen sowie ich selbst das letzte Deficit, welches sich bei der Abreise herausstellte. (S. die nebenstehende Abrechnung.)

Aus dem von mir vorgelegten und früher besprochenen Plane geht hervor, daß der wichtigste Punkt in der Ausrüstung zu unserer Fahrt der Bau des Schiffes sein mußte, welches uns durch die gefürchteten Eisregionen bringen sollte. Dieser wurde denn auch mit mehr Sorgfalt ausgeführt, als wol je auf irgendein Schiff, das die arktischen Gewässer durchfurcht hat, verwendet worden war. In dem bekannten norwegischen Schiffsbaumeister Colin Archer in Laurvik fand ich einen Mann, der die ihm von mir gestellte Aufgabe vollständig begriff und dieser Arbeit seine ganze Thätigkeit, Umsicht und eine seltene Sorgfalt widmete. Und wenn unsere Fahrt glücklich ausgefallen ist, so verdanken wir es in nicht geringem Grade diesem Manne.

Betrachtet man die lange Reihe früherer Expeditionen und deren Ausrüstung, so muß es auffallen, daß nur sehr wenige sich eigene, für den Zweck besonders geeignete Fahrzeuge haben bauen lassen; ja die meisten haben nicht einmal Fahrzeuge gehabt, die ursprünglich für die Schiffahrt im Eise bestimmt waren. Dies muß um so mehr in Erstaunen setzen, wenn man bedenkt, welche Summen für die Ausrüstung einzelner dieser Expeditionen geopfert worden sind. Aber die Sache ist wol die, daß man in der Regel solche Eile gehabt hat, fortzukommen, daß keine Zeit zu einer sorgfältigern Ausrüstung vorhanden gewesen ist. Oft ging man erst ein paar Monate vor der Abreise ans Werk.

Abrechnung der Expedition bei der Abreise 1893.

Einnahmen:		Ausgaben:	
Staatsbeitrag	Kr. 280000 –	Löhnungs-Conto	Kr. 46440 –
S. M. der König und ursprüngliche Privatbeiträge	„ 105000 –	Lebensversicherungs-Prämien (für die verheiratheten Theilnehmer)	„ 5361,90
Sammlung der Geographischen Gesellschaft und des Comités	„ 20468,46	Instrumenten-Conto	„ 12978,68
Zinsen	9729,78	Schiffs-Conto	„ 271927,08
Unterbilanz, gedeckt durch A. Heiberg, C. J. A. Dick und F. Nansen	„ 19862,50	Proviant-Conto	„ 39172,98
Royal Geographical Society, London (300 £.), H. Simon, Manchester (100 £.), ein Norweger in Riga (1000 Rubel) und mehrere andere	„ 9278,62	Unkosten-Conto	„ 10612,38
		Ausrüstungs-Conto	„ 57846,34
Summa:	Kr. 444339,36	Summa:	Kr. 444339,36

In so kurzer Zeit konnte jedoch unsere Expedition nicht ausgerüstet werden. Sollte sie drei Jahre dauern, so nahmen die Vorbereitungen dazu nicht weniger Zeit in Anspruch, während der Plan selbst dreimal drei Jahre früher gefaßt war.

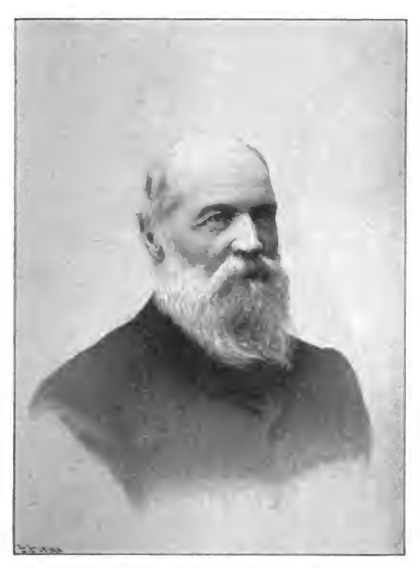
Entwurf auf Entwurf lieferte Archer, und ein Modell nach dem andern wurde angefertigt und verworfen. Immer neue Verbesserungen und Veränderungen. Die Form, für welche wir uns endlich entschieden, ist vielleicht nach der Ansicht vieler nicht schön; aber daß sie gut und zweckmäßig ist, das, meine ich, hat unsere Fahrt bewiesen. Das, was besonders angestrebt wurde, war, wie oben (S. 23) erwähnt, dem Schiffe solche Seitenwände zu geben, daß es während der Eispressungen leicht gehoben werden konnte, ohne zwischen den Schollen zerdrückt zu werden.

Greely, Nares und andere haben sicherlich recht, wenn sie sagen, daß dies nichts Neues ist. Ich stützte mich hierin nur auf traurige Erfahrungen früherer Expeditionen. Was man dagegen als neu bezeichnen könnte, ist vielleicht der Umstand, daß wir nicht allein *wußten*, daß das Schiff eine solche Form haben müsse, sondern daß wir ihm diese Form sowie die für die Eispressungen nothwendige Stärke auch *thatsächlich gaben*, und daß dies der einzige und alleinige Hauptgedanke war, der uns beim Bau leitete. Colin Archer hat recht, wenn er sich in einem Artikel in der norwegischen „Zeitschrift für Seewesen“ (1892) folgendermaßen ausspricht:

„Wenn man bedenkt, was sozusagen die Grundidee des von Dr. Nansen seiner Nordpolfahrt zu Grunde gelegten Planes ist, . . wird man leicht einsehen, daß ein Schiff, das ausschließlich in der Absicht gebaut wird, diesen *einen* Zweck zu erfüllen, in wesentlichen Beziehungen von einem jeden bisher gebauten Schiffe verschieden sein muß. . . . Bei der Construction des Schiffes ist vorzugsweise darauf Rücksicht zu nehmen, daß erstens die Form des Rumpfes dergestalt ist, daß derselbe dem Angriffe des Eises eine so wenig verwundbare Fläche wie nur möglich darbietet, und daß zweitens das Schiff in constructiver

Beziehung so solid gebaut wird, daß es im Stande ist, dem größtmöglichen, in beliebiger Richtung von außen erfolgenden Druck zu widerstehen."

So wurde das Schiff auch gebaut, weniger berechnet auf



Colin Archer, der Erbauer der „Fram".

Geschwindigkeit und Segeltüchtigkeit als darauf, einen sichern und warmen Zufluchtsort während der Drift im Eise zu bieten.

Wie oben (S. 23) erwähnt, war beabsichtigt, das Schiff so klein als möglich zu machen. Ich glaubte, daß ein Fahrzeug von 170 Registertonnen genügend sein würde. Aber die „Fram" wurde

bedeutend größer; sie hatte brutto 402 Registertonnen und eine Tragfähigkeit von netto 307 Tonnen. Es wurde auch angestrebt, das Schiff kurz zu machen, da es ihm dadurch leichter fallen würde, sich durch die Eisschollen zu winden; eine große Länge ist außerdem eine Schwäche während der Eispressungen. Aber damit ein Schiff, welches gleichzeitig stark ausliegende Seiten hat, die nothwendige Tragfähigkeit erhält, muß es breit sein, und die Breite wurde denn auch ungefähr ein Drittel der Länge. Noch ein wichtiger angestrebter Punkt war, die Schiffsseiten möglichst glatt, ohne hervorstehende Kanten zu machen, gleichwie auch versucht wurde, ungebogene Flächen in der Nähe der angreifbarsten Punkte zu vermeiden. Der Rumpf erhielt daher runde, volle Formen; Bug, Heck, Kiel — alles wurde abgerundet, damit das Eis nirgends einen genügenden Angriffspunkt finden könne. Aus diesem Grunde wurde auch der Kiel so in die Schiffswände hineingebaut, daß nur 7 cm herausragten, die Kanten aber wurden abgerundet. Die Absicht war: das ganze Fahrzeug sollte glatt wie ein Aal aus der Umarmung des Eises gleiten.

Der Rumpf erhielt vorn und hinten einen scharfen Steven und erinnerte in seiner Form nicht wenig an ein Lootsenboot, dem man den Kiel und die scharfen Kielgänge weggenommen hat. Beide Enden wurden besonders stark gemacht.

Der Bug besteht aus 3 schweren Balken aus solidem Eichenholz, der eine innerhalb des andern, von einer Gesammtstärke von 1,25 m; innerhalb dieser kommen solide Kantspanten aus Eichenholz und Eisen, um die Schiffsseiten miteinander zu verbinden, und von diesen stehen wieder Knie gegen die Decksbalken. Außerhalb des Buges ist auf der Vorderseite ein Eisensteven angebracht und auf dessen Außenseite sind Eisenschienen, die quer über den Bug und auf jeder Seite ein wenig rückwärts laufen, wie bei Seehundfängern üblich.

Das Hinterschiff erhielt eine besondere, eigenthümliche Construction, indem auf jeder Seite vom Ruder- und Schraubensteven, die beide

eine Stärke von 65 cm haben, ein schwerer eichener Heckbalken gelegt ist, der der Krümmung des Hecks bis aufs Oberdeck folgt, sodaß also gewissermaßen ein doppelter Hintersteven entsteht. Auf die Außenseite desselben kommt alsdann die Beplankung, und deren Außenseite wird am Achterende wieder durch schwere Eisenplatten geschützt.

Zwischen den beiden genannten Balken am Achterende ist ein Tunnel für die Schraube sowie ein solcher fürs Ruder, durch welche beide auf Deck geheißt werden können. Es ist auf den Seehundfängern allgemein üblich, die Schraube auf diese Weise einzurichten, sodaß sie also leicht ausgewechselt werden kann, falls sie durchs Eis zertrümmert werden sollte; dagegen ist dies dort mit dem Ruder nicht der Fall. Während wir mit unserer kleinen Mannschaft und mit Hülfe des Gangspills im Falle einer plötzlich eintretenden Pressung oder dergleichen das Ruder im Laufe weniger Minuten auf Deck bringen konnten, habe ich gesehen, daß dies an Bord von Seehundfängern mit über 60 Mann Besatzung mehrere Stunden, ja sogar den ganzen Tag in Anspruch nahm.

Im ganzen ist das Heck die Achillesferse der Eismeerfahrer. Hier kann das Eis am leichtesten Schaden anrichten, indem es z. B. das Ruder zertrümmert.

Um das Ruder zu schützen, war es außerdem so tief angebracht, daß es von außen über dem Wasser nicht sichtbar war. Wenn eine Eisscholle von hinten gegen das Fahrzeug stieß, traf sie den starken Steven und konnte das Ruder selbst nur schwer erreichen.

Um den Schiffsseiten Stärke zu verleihen, war selbstverständlich alles Mögliche gethan. Die Spanten waren aus vorzüglichem italienischen Eichenholz, welches ursprünglich für die norwegische Marine bestimmt gewesen und 30 Jahre lang in Horten (bei Christiania) unter Dach gelegen hatte. Es war alles gewachsenes Krummholz, 25—28 cm stark. Die Spanten wurden in zwei Lagen oder Auflangern gebaut, genau zusammengefügt und durch Bolzen verbunden, wovon einige verklinkt wurden. Ueber jeder Naht wurden Bänder aus flachem

Eisen angebracht. Diese waren ungefähr 56 cm breit und wurden dicht zusammengestellt, nur mit einem Zwischenraum von 3—4 cm, der vom Kiel bis etwas über die Wasserlinie mit einer Mischung aus Pech und Sägespänen ausgefüllt wurde, um das Schiff einigermaßen dicht zu halten, selbst wenn die Außenhautplanken durchgescheuert werden sollten.

Auf die Spanten wurden von außen drei Plankenlagen gelegt. Die innerste ist aus Eiche, 7,5 cm dick, festgenagelt und sorgfältig gedichtet; darauf folgt eine zweite Eichenhaut, 10 cm dick, die mit durchgehenden Bolzen befestigt und gedichtet ist; außerhalb dieser kommt dann die Eishaut aus Greenheart, die ebenso wie die andern Häute bis zum Kiel hinabreicht. In der Wasserlinie ist dieselbe 15 cm stark und nimmt gegen den Boden bis auf 7,5 cm ab. Sie wurde mit Nägeln und Bolzen mit Widerhaken, nicht mit durchgehenden Bolzen aufgesetzt, sodaß das Eis die ganze Eishaut hätte abschinden können, ohne daß der Rumpf des Schiffes dadurch größern Schaden gelitten haben würde. Die Garnirung auf der Innenseite der Spanten besteht aus theils 10 cm, theils 20 cm starken Planken aus Pitchpine-Holz; dieselbe wurde auch ein paar mal sorgfältig gedichtet.

Die Schiffsseite hatte also im ganzen eine Stärke von 70—80 cm und bestand aus einer soliden, wasserdichten Holzmasse. Es versteht sich, daß eine solche Schiffsseite bei der gebogenen Form, die sie erhalten, schon an und für sich dem Eise einen tüchtigen Widerstand leisten kann. Um diesen aber noch stärker zu machen, wurde sie auf der Innenseite auf alle mögliche Weise gestützt, und das Fahrzeug sah inwendig aus wie ein Spinnengewebe aus Balken, Stützen und Streben. Erstens sind da zwei Lagen Balken, das Oberdeck und das Zwischendeck, größtentheils aus schwerem Eichenholz, theilweise auch aus Pitchpine-Holz; alle diese Balken sind ferner miteinander und mit den Schiffsseiten durch zahlreiche Stützen verbunden. Wie diese angebracht sind, ersieht man aus den vorstehenden Zeichnungen. Das Princip der Knie war natürlich, daß dieselben so rechtwinklig wie möglich

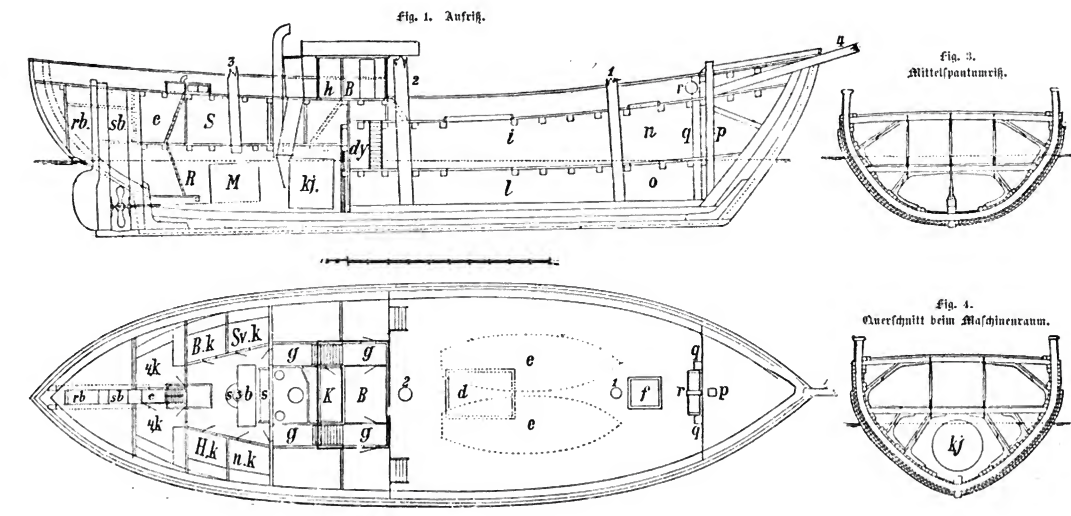


Fig. 1. Aufriß.

Fig. 2. Decksplan.

Fig. 3. Mittelspantumriß.

Fig. 4. Querschnitt beim Maschinenraum.

Aufrisse und Grundriß der „Fram“.

rb Steuertunnel. sb Schraubentunnel. S Salon. s Sofa im Salon. b Tisch im Salon. Svk Sverdrup's Kajüte. Bk Blessing's Kajüte. 4k Kabinen für 4 Mann. Hk Scott-Hansen's Kajüte. nk Nansen's Kajüte. c Niedergang zur Maschine. R Maschinenraum. M Maschine. Kj Kessel. g Aufgänge vom Salon. K Küche. B Kartenhaus. h Arbeitskabine. dy Platz für die Dynamomaschine. d Großluk. e Großboote. i Großraum. l der untere Großraum. f Vorderluk. n Vorderraum. o der untere Vorderraum p Pallstütze. q Spillbetinge. r Ankerspill. 1 Fockmast. 2 Großmast. 3 Besanmast. 4 Bugspriet.

auf den Schiffsseiten stehen sollten, um diese gegen Druck von außen zu versteifen und ihn zu vertheilen. Zu letztgenanntem Zweck sind auch die lothrechten Stützen zwischen beiden Balkenlagen und zwischen den untersten Balken und dem Kielschwein vorzüglich geeignet.

Alles wurde untereinander durch schwere Knie und Eisenverbände befestigt. Das Ganze ist nahezu zu einer einzigen zusammenhängenden Masse geworden. Während man bei frühern Expeditionen sich in der Regel damit begnügt hatte, einigen der mittlern Balken im Schiffe eine besondere Stütze zu geben, war bei der „Fram" jeder einzelne Spanten auf die hier beschriebene und abgebildete Weise gestützt.

Im Maschinenraum war natürlich in der Mitte kein Platz für die Stützen; statt dessen wurden auf jeder Seite zwei Knie angebracht (s. Fig. 4). Die Zwischendecksbalken wurden ein wenig unter die Wasserlinie verlegt, wo der Druck während der Eispressungen am stärksten werden würde. Im Hinterraum mußte diese Balkenlage etwas gehoben werden, um der Maschine Platz zu schaffen. Aus dem Grunde wurde das Kajütsdeck nach hinten etwas höher als das Hauptdeck, und das Fahrzeug erhielt ein „poop" oder Halbdeck, worunter die Kajüten für alle Theilnehmer sowie die Küche ihren Platz fanden. Längs des ganzen Fahrzeugs sind innen auf die Spanten kräftige eiserne Stringer aufgelegt, die von den Wegerungsplanken unter den Oberdecksbalken schräg nach unten bis beinahe zum Kielschwein hinlaufen. Das Kielschwein ist in zwei Lagen ungefähr 80 cm hoch, ausgenommen im Maschinenraum, wo der Raum nur eine Lagenhöhe gestattet. Der Kiel ist aus zwei schweren Balken aus amerikanischem Ulmenholz, 35 cm auf jeder Seite; dieser wurde, wie schon erwähnt, so hineingebaut, daß nur 7 cm unter der äußersten Bekleidung hervorschauten. Die Seiten des Rumpfes runden sich nach unten gegen den Kiel, sodaß ein Querschnitt bei dem mittlern Spant stark an eine durchgeschnittene halbe Kokosnuß erinnert (s. Fig. 3).

Je mehr das Schiff aus dem Wasser gehoben wird, desto schwerer

wird es natürlich und desto stärker wird der Druck gegen das Eis, aber desto leichter wird es dem Eise ja eben wegen dieser Form, es zu heben. Um zu vermeiden, daß das Schiff sich zu sehr auf die Seite legt, falls der Rumpf sehr hoch gehoben würde, wurde der Boden flach gemacht, was sich als sehr zweckmäßig erwies. Durch Experimente versuchte ich die Reibung des Eises auf Holz zu bestimmen, und indem ich danach die Stärke des Schiffes berechnete und den Winkel der Seiten mit der Wasserfläche berücksichtigte, kam ich zu dem Resultat, daß die Stärke mehr als hinreichend sein müsse, um dem zur Hebung des Schiffes nöthigen Drucke Widerstand zu leisten. Diese Berechnung erwies sich denn auch in der Praxis als richtig.

Die wichtigsten Dimensionen des Schiffes waren folgende: Länge im Kiel 31 m, Länge in der Wasserlinie 34,5 m, Länge über den Steven beim Deck 39 m, Breite in der Wasserlinie ohne Eishaut 10,4 m, größte Breite ohne Eishaut 11 m, Raumtiefe 5,25 m, Tiefgang mit leichter Last 3,75 m, Deplacement mit leichter Last 530 Tonnen, Deplacement bei 4,75 m Tiefgang 800 Tonnen. Das Schiff hatte dann einen Freibord von ungefähr einem Meter. Der Rumpf mit gefüllten Kesseln war darauf berechnet, ungefähr 420 Tonnen zu wiegen, und bei 800 Tonnen Deplacement sollte also eine Tragfähigkeit von 380 Tonnen für Kohlen und andere Lasten übrig bleiben. Außer dem nothwendigen Proviant für Menschen und Hunde auf mehr als fünf Jahre konnten wir Kohlen für vier Monate bei voller Fahrt der Maschine führen, was für eine Expedition wie diese mehr als hinreichend ist.

Das Wichtigste in Betreff der Takelung war, dieselbe so einfach und stark als möglich, sowie gleichzeitig so einzurichten, daß sie dem Winde einen möglichst geringen Widerstand leistete, wenn das Schiff unter Dampf ging. Bei der geringen Mannschaft, die wir hatten, war es außerdem von größter Bedeutung, daß die Takelung leicht vom Deck aus zu manövriren war. Aus diesem Grunde war die

„Fram“ auf Kapitän Sverdrup's Vorschlag als Dreimastgaffelschuner getakelt. Dies erregte das Misfallen verschiedener unserer alten Eismeerschiffer, die ihr Leben lang daran gewöhnt gewesen, mit schwer getakelten Fahrzeugen zu fahren, und die mit dem ihnen eigenen conservativen Sinne meinten, daß das, was sie gebraucht hatten, überhaupt das einzige sei, was im Eise benutzt werden könne. Für unsern Gebrauch war indessen die Takelung, die wir hatten, unzweifelhaft die beste. Außer den gewöhnlichen Schratsegeln hatten wir auf dem vordersten Mast zwei lose Rahen für eine Breitfock und ein Toppsegel.

Die Untermasten des Schiffes waren ziemlich hoch und schwer. Der mittlere war 24,5 m hoch; die Marsstenge war 15,5 m und die Auslugstonne an der Spitze war im ganzen ungefähr 32 m über dem Wasser. Es war von Wichtigkeit, dieselbe so hoch als möglich anzubringen, damit man um so weitere Aussicht haben konnte, wenn es galt, den Weg durchs Eis zu finden. Die gesammte Segelfläche betrug gegen 600 Quadratmeter.

Die Maschine des Schiffes wurde mit besonderer Sorgfalt gebaut. Die Arbeit wurde von Aker's mechanischer Werkstatt geliefert. Um die Construction hat Ingenieur Nörbeck sich besondere Verdienste erworben. Mit großem Verständniß sah er die verschiedensten Möglichkeiten voraus und traf dagegen seine Maßregeln. Als am meisten kohlensparend wurde das Dreifach-Expansionssystem gewählt; da man aber annehmen durfte, daß irgendeiner der Cylinder in Unordnung gerathen könnte, war durch besondere Rohre dafür Sorge getragen worden, daß ein beliebiger Cylinder ausgeschaltet werden und somit die beiden andern benutzt werden konnten, oder, wenn es schlimmer werden sollte, sogar nur der eine. Auf diese Weise konnte die Maschine, indem man nur ein oder zwei Ventile drehte, nach Belieben in eine Compound-, eine Hochdruck- oder eine Niederdruckmaschine umgewandelt werden. Trotzdem nie etwas an den Cylindern passirte, wurde diese Einrichtung mehrmals mit

Vortheil verwendet. Wenn wir die Maschine als Compoundmaschine benutzten, konnten wir nämlich der „Fram“ bei geringem Kohlenverbrauch größere Fahrt geben, und wenn es galt, wurde das Eis auf diese Weise forcirt.

Die Maschine besaß eine Leistungsfähigkeit von 220 indicirten Pferdekräften und konnte bei stillem Wetter mit leichter Last eine Fahrt von 6—7 Seemeilen in der Stunde ausführen. Die Schrauben, deren wir zwei in Reserve hatten, besaßen zwei Flügel und waren aus Gußeisen. Die Reserveschrauben wurden ebenso wenig benutzt wie ein Reservesteuer, welches wir mitgenommen hatten.

Die Wohnräume lagen, wie erwähnt, nach hinten, unter dem Halbdeck, und waren so eingerichtet, daß unser gemeinschaftlicher Salon, in dem wir speisten und uns aufhielten, in der Mitte lag, auf beiden Seiten von den Schlafkajüten umgeben (s. Fig. 2). Dies waren vier einschläfrige und zwei vierschläfrige Kabinen. Diese Anordnung war getroffen, um den Salon durch die ihn umgebenden Räume gegen Kälte von außen zu schützen. Außerdem waren Decken, Fußböden und Wände durch viele Schichten dicht und wärmeisolirend gemacht worden. Dem warmen Raume zunächst wurde überall luftdichtes Linoleum gelegt, um zu verhindern, daß die warme feuchte Kajütenluft sich an den Seiten niederschlagen und dort Feuchtigkeit absetzen könne, die bald zu Eis gefrieren würde. Die Seiten des Schiffes sind mit getheertem Filz bedeckt, darauf folgt Korkfüllung, dann eine Vertäfelung aus Tannenholz, dann wieder eine dicke Filzlage, dann luftdichtes Linoleum und schließlich wieder eine Täfelung. Die Decken des Salons und der Kajüten bestehen unter Deck aus vielen verschiedenen Lagen: Luft, Filz, Tannenholz, Linoleum, Renthierhaarfüllung, Täfelung, Linoleum, Luft und wieder Täfelung; mit den Decksplanken von 10 cm Stärke haben sie alles in allem eine Dicke von ungefähr 40 cm. Auf dem Fußboden des Salons wurden auf die Decksplanken 15—18 cm Korkfüllung gelegt, darauf ein dicker Holzfußboden und zu oberst Linoleum. Das Deckfenster, durch das die Kälte

besonders leicht eindringen konnte, wurde durch dreifache Scheiben und auf andere Weise geschützt.

Einer der größten Uebelstände des Lebens auf den Schiffen früherer Polarexpeditionen hat darin bestanden, daß die Feuchtigkeit an den kalten Außenwänden der Räume sich niederschlug, um entweder sofort zu Reif zu gefrieren oder in Bächen von den Wänden in die Kojen und auf den Fußboden herabzurinnen. Es war somit nichts Ungewöhnliches, daß die Kojenmatratzen mehr oder weniger in Eisklumpen verwandelt wurden. Wir entgingen jedoch durch die hier genannten Veranstaltungen dieser Unannehmlichkeit vollständig, und wenn im Salon eingeheizt wurde, war keine Spur von Feuchtigkeit an den Wänden, nicht einmal in den Schlafkajüten.

Vor dem Salon lag die Küche und auf beiden Seiten derselben die Aufgänge zum Deck.

Zum Schutze gegen die Kälte waren in jedem dieser beiden Aufgänge vier kleine solide Thüren angebracht, die alle passirt werden mußten, wenn man hinaus wollte, und die aus mehreren Lagen Holz mit Filz dazwischen bestanden. Um die kalte Luft abzuhalten, waren die Thürschwellen außerdem ungewöhnlich hoch gemacht. Oben auf dem Halbdeck über der Küche zwischen dem Großmast und dem Schornstein befanden sich ein Kartenhaus auf der Vorderseite und eine kleinere Arbeitskabine hinten.

Um das Schiff im Falle eines Lecks zu sichern, war der Raum durch wasserdichte Schotte in drei Abtheilungen getheilt. Ferner hatten wir außer den gewöhnlichen Pumpen eine kräftige Centrifugalpumpe, die von der Maschine getrieben wurde und mit allen Räumen in Verbindung gesetzt werden konnte.

Die „Fram" war mit elektrischer Beleuchtung versehen.

Die Dynamomaschine war darauf berechnet, von der Dampfmaschine getrieben zu werden, solange diese im Gange war, während man beabsichtigte, sie während des Aufenthalts im Eise theils durch Wind, theils durch Handkraft zu treiben. Zu diesem Zweck wurde

eine Windmühle sowie ein Göpelwerk mitgenommen, das von uns selbst in Bewegung gesetzt werden sollte. Ich hatte erwartet, daß das letztere von Bedeutung sein würde, um uns in der langen Polarnacht Bewegung zu verschaffen. Wir fanden jedoch genug sonstige Arbeit, und es gelangte daher nie zur Anwendung; dagegen hatten wir viele Freude an der Windmühle. Zur Beleuchtung hatten wir für den Fall, daß nicht genügend Kraft zur Erzeugung elektrischen Lichts vorhanden war, ungefähr 16 Tonnen Petroleum mitgenommen, das auch zum Kochen und theilweise zur Heizung der Wohnräume bestimmt war.

Das Petroleum sowie 20 Tonnen gewöhnliches Steinkohlenöl*, welches zusammen mit den Kohlen darauf berechnet war, unter dem Kessel verfeuert zu werden, wurden in schweren eisernen Behältern, wovon wir acht im Raum und einen auf Deck hatten, aufbewahrt.

An *Booten* besaß das Schiff im ganzen 8, wovon 2 besonders groß, nämlich 8,8 m lang und 2,1 m breit, waren. Diese waren für den Fall bestimmt, daß das Schiff trotz aller Vorsichtsmaßregeln zerstört werden sollte. Es war dann unsere Absicht, mit ihnen die Drift im Eise fortzusetzen und darin zu wohnen. Sie waren groß genug, die ganze Mannschaft nebst Proviant für viele Monate zu fassen.

Vier kleinere Boote waren von der Form, wie sie die Seehundfänger im allgemeinen benutzen. Sie waren besonders stark und leicht gebaut, zwei aus Eichen- und zwei aus Ulmenholz. Das siebente Boot war ein kleiner Kahn, das achte ein Boot mit einem Petroleummotor; es war jedoch weniger zweckmäßig und verursachte uns ziemlich viel Mühe.

* Dieses Oel wurde mit Hülfe eines eigens dazu construirten Apparats mit einer Dampfspritze als feine Douche in die Heizgänge gespritzt, woselbst es auf sehr ökonomische Weise verbrannte, indem es gleichzeitig eine starke Hitze gab. Der Apparat war von derselben Construction, wie sie in England für Locomotiven angewandt wird, und war von dort bezogen. Es zeigte sich aber, daß der Kessel dadurch an einem bestimmten Punkte zu stark erhitzt wurde, sodaß er Beulen bekam; diese Heizungsmethode wurde daher während der Fahrt nur ganz kurze Zeit angewendet.

Da ich später bei verschiedenen Gelegenheiten unsere übrigen Ausrüstungsgegenstände besprechen werde, will ich hier nur einige der wichtigsten erwähnen.

Auf unsere Verproviantirung wurde selbstverständlich besondere Sorgfalt verwendet, da darin ohne Zweifel die gefährlichste Quelle des Skorbuts und sonstigen Elends liegt.

Alle hierher gehörigen physiologischen Fragen wurden eingehend mit Professor Torup erörtert, der mir in diesem für uns so bedeutungsvollen Punkte unermüdlich mit Rath und That zur Seite stand.

Das Resultat unserer Erwägungen war: daß bei langdauernden arktischen Expeditionen die Conservirung von Fleisch und Fisch durch Salzen, Räuchern oder unvollständiges Dörren als mangelhaft und verwerflich anzusehen ist. Der leitende Gedanke bei der Verproviantirung muß sein, die Lebensmittel entweder durch sorgfältiges und vollständiges Dörren oder durch Sterilisiren vermittelst Wärme vor dem Verderben zu bewahren. Wonach ich ferner trachtete, war, nicht allein nahrhaften und gesunden Proviant zu bekommen, sondern auch für so viel Abwechselung als möglich zu sorgen. Wir nahmen Fleisch von allen Sorten in hermetisch verschlossenen Büchsen mit; gedörrte Fische und Fischconserven*; Kartoffeln, sowol gedörrte als solche in Büchsen; allerlei conservirtes und gedörrtes Gemüse; gekochtes und gedörrtes Obst, Eingemachtes und Marmelade in großer Menge; gezuckerte und ungezuckerte condensirte Milch, conservirte Butter, getrocknete Suppen verschiedener Art und viele andere Dinge. Unser Brot war meist norwegisches Schiffsbrot aus Roggen und Weizen und englischer Schiffszwieback. Außerdem hatten wir viel Mehl zum Backen von frischem Brot.

---

* Fischconserven schienen an Bord stets sehr begehrt zu sein. In besonders hohem Ansehen standen norwegische Fischfarce und Fischpudding, der conservirten Makrelen nicht zu gedenken.

Jedes einzelne Nahrungsmittel wurde chemisch untersucht, ehe es angenommen wurde*, und es wurde besonders darauf geachtet, daß die Verpackung sorgfältig geschah. Selbst Brot, getrocknetes Gemüse u. s. w. wurde in Zinkkisten eingelöthet, um gegen Feuchtigkeit geschützt zu sein.

Als Getränke benutzten wir beim Frühstück und Abendessen Chocolade, Kaffee und Thee, zuweilen auch Milch; beim Mittagessen hatten wir im ersten halben Jahre Bier, später genossen wir Citronensaft mit Zucker oder Sirup. Außer Bier und einigen Flaschen Malzextract führte die Expedition keine geistigen Getränke mit sich.**

Taback hatten wir in reichlicher Menge, sowol zum Rauchen als auch zum Kauen.

Von großer Bedeutung bei einer Fahrt wie die unsrige ist eine gute Bibliothek, und dank Verlegern und Freunden der Expedition in Norwegen und im Auslande waren wir in dieser Beziehung sehr gut ausgerüstet.

Einen wichtigen Theil der Ausrüstung bildeten natürlich die Instrumente, mit denen die wissenschaftlichen Beobachtungen angestellt werden sollten; ihnen wurde denn auch besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Außer der Sammlung von Instrumenten, die ich von der Grönlandreise her besaß, wurde eine Menge neuer angeschafft, und nichts wurde gespart, um sie so gut und vollständig als möglich zu bekommen. Zu den meteorologischen Beobachtungen wurden außer gewöhnlichen Thermometern, Barometern, Aneroiden, Psychrometern, Hygrometern, Anemometern u. s. w. auch selbstregistrirende Instrumente mitgenommen.

---

* Diese Untersuchungen verdankt die Expedition den Chemikern L. Schmelck, Christiania, und W. Harkneß, London.

** Einige Theilnehmer hatten jedoch privatim einige wenige Flaschen Wein und Cognac mitgenommen. Als über ein Jahr vergangen war und die hygienischen Verhältnisse an Bord sich als gut erwiesen, gestattete ich bei einzelnen festlichen Gelegenheiten einen Grog aus Multbeeren- oder anderm Fruchtsaft mit einem Zusatz von Spiritus.

Von besonderer Bedeutung waren ein selbstregistrirendes Aneroidbarometer (Barograph) und ein paar selbstregistrirende Thermometer (Thermographen). Für astronomische Bestimmungen besaßen wir ein großes Universalinstrument zum Gebrauch während der Drift und zwei kleinere, für Schlittenexpeditionen bestimmte Theodoliten, sowie mehrere Sextanten von verschiedener Größe. Ferner hatten wir vier Schiffschronometer und verschiedene Taschenchronometer. Für die magnetischen Beobachtungen besaßen wir eine vollständige Ausrüstung, um Declination, Inclination und Intensität (sowol die horizontale als die totale Intensität) zu bestimmen. Unter andern Instrumenten sind zu erwähnen: ein Spektroskop, besonders für Nordlicht berechnet, ein Elektroskop, um die Luftelektricität zu bestimmen, photographische Apparate, von denen wir sieben größere und kleinere hatten, und einen photogrammetrischen Apparat zur Aufnahme von Karten.

Für besonders wichtig hielt ich einen Pendelapparat nebst Zubehör, um Pendelversuche im hohen Norden anzustellen. Dazu war aber Land erwünscht, und das fanden wir nicht, sodaß dieses Instrument leider wenig zur Anwendung kam.

Zu hydrographischen Untersuchungen führten wir eine volle Ausrüstung von Wasserschöpfern, Tiefseethermometern u. s. w. mit. Zur Bestimmung des Salzgehalts des Wassers hatten wir außer den gewöhnlichen Aräometern auch einen von Stipendiat Thornöe construirten elektrischen Apparat.

Zum Sammeln von Thieren und Pflanzen führten wir natürlich Käscher und Schleppnetze u. s. w. mit uns.

Im ganzen war unsere wissenschaftliche Ausrüstung völlig gelungen, und dies verdanke ich zum wesentlichen Theil den vielen Männern der Wissenschaft, die mir dabei wohlwollend zur Seite standen. Ich benutze hier die Gelegenheit, um folgenden Herren meinen besondern Dank auszusprechen: Professor Mohn, der sich nicht allein der meteorologischen Instrumente annahm, sondern mir auch auf manche andere Weise mit Rath und That behülflich war; Professor Geel-

muyden, der sich für den astronomischen Theil interessirte; Wirkl. Geh. Admiralitätsrath Professor Dr. Neumayer in Hamburg, der die magnetische Ausrüstung überwachte; Professor Otto Petterson in Stockholm und Stipendiat Thornöe in Christiania, die beide bei der hydrographischen Ausrüstung halfen, und Professor Schiötz, der bei der physikalischen Ausrüstung mitwirkte.

Von nicht geringerer Bedeutung waren die physiologisch-medicinischen Vorbereitungen, deren sich Professor Torup mit Sorgfalt angenommen hatte. Die photographische Ausrüstung schuldet die Expedition zum großen Theil ihrem unermüdlichen Freunde Herrn C. J. A. Dick.

In verschiedenen Fällen war es von größter Bedeutung für die Expedition, gute Schlittenhunde zu haben.

Aus diesem Anlaß wandte ich mich an meinen Freund Baron Eduard von Toll in St. Petersburg mit der Frage, ob es sich machen ließe, aus Sibirien brauchbare Hunde zu bekommen.* Baron Toll antwortete sehr entgegenkommend, daß er glaube, selbst die Sache für mich ordnen zu können, da er gerade im Begriff sei, seine zweite wissenschaftliche Reise nach Sibirien und den Neusibirischen Inseln anzutreten. Er schlug vor, die Hunde sollten nach Chabarowa an der Jugorschen Straße geschickt werden. Auf seiner Reise durch Tjumen im Januar 1893 bewog er mit Hülfe des englischen Kaufmannes Wardropper einen dort wohnenden Mann, Namens Alexander Iwanowitsch Trontheim, 30 ostjakische Hunde zu erwerben und sie nach der Jugorschen Straße zu bringen. Aber Baron Toll begnügte sich nicht damit. Da Herr Nikolai Kelch sich zur Tragung der Kosten erbot, besorgte er den Kauf von 26 ostsibirischen Hunden, die anerkannt bessere Zughunde sind als die westsibirischen (ostjakischen), und der Norweger Johann Torgersen übernahm es, sie nach der

* Ich hatte auch daran gedacht, von den Eskimos in Grönland und an der Hudson-Bai Hunde zu erhalten, aber es zeigte sich, daß es mit zu großen Schwierigkeiten verbunden war, mir dieselben von dort rechtzeitig zu senden.

Olenek-Mündung zu bringen, wo wir der Abrede gemäß anlaufen sollten.

Ferner meinte Baron Toll, es könnte von Wichtigkeit sein, auf den Neusibirischen Inseln einige Depots anzulegen für den Fall, daß die „Fram“ verunglücken und die Expedition gezwungen sein sollte, auf diesem Wege heimzukehren. Als er dies erwähnte, erklärte Herr Kelch sich sofort bereit, auch hierfür die Kosten zu bestreiten, da er wünschte, daß wir in diesem Falle sibirische Gastfreundschaft selbst auf den Neusibirischen Inseln finden sollten.

Es stellte sich als schwierig heraus, zuverlässige Leute zu finden, um einen so verantwortungsvollen Auftrag auszuführen. Daher entschloß sich Baron Toll selbst, die Depots anzulegen. Im Mai 1893 unternahm er zu diesem Zweck eine abenteuerliche und in hohem Grade interessante Reise vom Festlande übers Eis nach den Neusibirischen Inseln, während welcher er nicht allein drei Depots für uns anlegte*, sondern auch geologische Untersuchungen von größter Bedeutung anstellte.**

Ein zweiter Punkt von Wichtigkeit war meiner Meinung nach, eine Kohlenladung so weit als möglich auf unsern Weg zu senden, damit wir die „Fram“, bevor wir die Verbindung mit der

* Diese Depots waren mit großer Umsicht angebracht, und es war so gut für uns gesorgt, daß wir wahrlich keine Noth gelitten hätten, wenn wir dorthin gekommen wären. Im nördlichsten Depot bei Stan Durnowo auf der Westküste der Kotelnyj-Insel unter 75° 37′ nördl. Br. würden wir Proviant für acht Tage gefunden haben. Damit hätten wir leicht 100 km südwärts längs der Küste nach dem zweiten Depot bei Urassalach gelangen können, wo wir in einem von Baron Toll im Jahre 1886 aufgeführten Hause Nahrung für einen ganzen Monat gefunden hätten. Schließlich würde ein drittes Depot in einem Hause auf der Südseite der Kleinen Ljachow-Insel mit einem Proviant für zwei Monate uns in den Stand gesetzt haben, mit Leichtigkeit das Festland zu erreichen.

** Ueber die wissenschaftlichen Ergebnisse dieser interessanten Reise siehe „Mémoires de l'Académie des Sciences de St. Pétersbourg“, VIIe série, tome XLII, No. 13. Die Reise selbst beschrieb Baron Toll im Jahrbuch der russischen Geographischen Gesellschaft und unter anderm auch in „Petermanns Mitteilungen“, 1891, S. 131 fg. und 155 fg.



Die Mitglieder der Norwegischen Polarexpedition 1893—1896.

1. Cand. med. Blessing. 2. Nordahl, Elektrotechniker. 3. Mogstad. 4. Hendriksen, Harpunierer. 5. Pettersen, Zweiter Maschinist. 6. Johansen, Reserveleutnant. 7. Bentsen. 8. Scott-Hansen, Premierleutnant der Marine. 9. Sverdrup, Kapitän. 10. Jacobsen, Steuermann. 11. Nansen. 12. Juell, Proviantverwalter und Koch. 13. Amundsen, Erster Maschinist.

übrigen Welt ganz abbrachen, soviel als möglich mit Kohlen versehen konnten.

Mit Freuden nahm ich daher das Anerbieten eines englischen Privatmanns an, uns mit seiner Dampfjacht bis Nowaja Semlja oder bis zum Karischen Meere zu begleiten und uns beim Abschiede 100 Tonnen Kohlen zu geben. Als wir vor der Abreise standen, erfuhr ich jedoch, daß neue Bestimmungen getroffen seien.

Da es jetzt zu spät geworden, um sich auf andere Weise zu arrangiren, miethete ich die Jacht „Urania“ aus Brönösund in Nordland, um eine Kohlenladung nach Chabarowa an der Jugor'schen Straße zu bringen.

Sobald mein Expeditionsplan bekannt wurde, liefen aus allen Himmelsgegenden, aus Europa, Amerika, selbst aus Australien, trotz der vielen warnenden Stimmen, die sich gegen die Expedition erhoben, Hunderte von Gesuchen ein von Personen, die theilzunehmen wünschten. Es war nicht leicht, unter all den muthigen Männern, die sich meldeten, eine Wahl zu treffen. Selbstverständlich mußte besonderes Gewicht darauf gelegt werden, daß jeder kräftig und gesund sei, und niemand wurde deshalb endgültig angenommen, bevor er nicht sorgfältig von Professor Hjalmar Heiberg in Christiania untersucht worden war.

Die Mitglieder der Expedition waren folgende:

Otto Neumann Sverdrup, Führer der „Fram“, geboren 1855 zu Bindalen in Helgeland. Siebzehn Jahre alt ging er zur See, 1878 machte er sein Steuermannsexamen und fuhr einige Jahre als Kapitän. 1888—89 nahm er an meiner Grönlandreise theil. Sobald er von dem Plane zur neuen Polarfahrt hörte, äußerte er den Wunsch, sich zu betheiligen. Ich wußte, daß ich die „Fram“ schwerlich bessern Händen übergeben könne. Er ist verheirathet und Vater eines Kindes.

Sigurd Scott-Hansen, Premierlieutenant in der norwegischen

Marine, übernahm die meteorologischen, astronomischen und magnetischen Beobachtungen. Er ist 1868 in Christiania geboren. Nachdem er die Marineschule in Horten durchgemacht, wurde er 1889 Offizier und 1892 Premierlieutenant. Er ist ein Sohn des Districtspfarrers Andreas Hansen in Christiania.

Cand. med. Henrik Greve Blessing, Arzt und Botaniker der Expedition, geboren 1866 in Drammen, wo sein Vater damals Geistlicher war. Er wurde 1885 Student und im Frühjahr 1893 Candidat der Medizin.

Theodor Claudius Jacobsen, Steuermann der „Fram“, geboren 1855 in Tromsö, woselbst der Vater Kapitän, später Hafenmeister und Oberlootse war. Im Alter von fünfzehn Jahren ging er zur See und machte vier Jahre später sein Steuermannsexamen. Zwei Jahre lang ist er in Neuseeland Arbeiter gewesen. 1886—90 fuhr er als Eismeerschiffer mit einer Jacht von Tromsö. Er ist verheirathet und hat ein Kind.

Anton Amundsen, Erster Maschinist der „Fram“, ist 1853 in Horten geboren. Im Jahre 1875 machte er das technische Examen, 1877 wurde er Maschinist und 1892 machte er das Maschinenmeisterexamen. Seit 25 Jahren ist er im Dienste der Marine gewesen, wo er die Stellung eines Obermaschinisten erlangt hat. Er ist verheirathet und hat sieben Kinder.

Adolf Juell, Proviantverwalter und Koch an Bord der „Fram“, geboren 1860 im District Skåtö bei Kragerö. Sein Vater war der Landmann und Schiffsreeder Claus Nielsen Juell. Im Jahre 1879 machte er sein Steuermannsexamen; er ist mehrere Jahre lang Schiffsführer gewesen. Er ist verheirathet und Vater von vier Kindern.

Lars Pettersen, Zweiter Maschinist der „Fram“, geboren 1860 in Borre bei Landskrona in Schweden von norwegischen Eltern. Er ist gelernter Schmied und Maschinenarbeiter, in welcher Eigenschaft er mehrere Jahre in der norwegischen Marine angestellt war. Er ist verheirathet und hat vier Kinder.

Reservelieutenant **Fredrik Hjalmar Johansen**, geboren 1867 in Skien, wurde 1886 Student. In den Jahren 1891 und 1892 besuchte er die Kriegsschule und wurde dann Reserveoffizier. Er war so für die Theilnahme an der Expedition begeistert, daß er, da kein anderer Platz frei war, den Posten eines Heizers annahm. An Bord war er die meiste Zeit meteorologischer Assistent.

Harpunierer **Peder Leonard Hendriksen**, geboren 1859 zu Balsfjorden in der Nähe von Tromsö. Von Kindheit an hat er sich auf der See bewegt und fuhr vierzehn Jahre lang auf dem Eismeere als Harpunierer und Schiffer. Im Jahre 1888 erlitt er bei Nowaja Semlja Schiffbruch mit der Jacht „Enigheden“ von Christiansund. Er ist verheirathet und hat vier Kinder.

Bernhard Nordahl ist 1862 in Christiania geboren. Vierzehn Jahre alt trat er in die Marine ein und avancirte zum Constabel. Später hat er die verschiedensten Beschäftigungen gehabt und unter anderm mehrere Jahre lang an elektrischen Beleuchtungsanlagen gearbeitet. An Bord hatte er die Beaufsichtigung der Dynamomaschine und des elektrischen Lichts, leistete außerdem Dienste als Heizer und war eine Zeit lang Gehülfe bei den meteorologischen Beobachtungen. Er ist verheirathet und Vater von fünf Kindern.

Ivar Otto Irgens Mogstad, geboren 1856 zu Aure in Nordmöre. 1877 machte er das Examen als Forstbeamter. Seit 1882 war er Oberwärter an der Irrenanstalt zu Gaustad. An Bord war er zu allem nützlich, vom Uhrmacher bis zum Hundewärter.

Bernt Bentsen, geboren 1860, ist mehrere Jahre zur See gewesen. Im Jahre 1890 bestand er das Steuermannsexamen und hat seitdem als Steuermann das Eismeer bereist. Er wurde in Tromsö angeworben, gerade als wir abfuhren. Es ging dies ziemlich schnell; um halb 9 Uhr kam er an Bord, um mit mir zu sprechen, und um 10 Uhr ging die „Fram“ in See.

Zweites Kapitel.

Die Abreise.

So fahre ich gen Norden in das finstre Reich
hinein, wo keine Sonne scheint. Dort ist kein Tag.
Volkslied aus Thelemarken.

Es war am Johannistag 1893. Grau und traurig brach er herein; nun hieß es Abschied nehmen — unwiderruflichen Abschied. Die Thür schloß sich hinter mir. Einsam ging ich zum letzten mal vom Hause durch den Garten nach dem Strande hinab, wo an der Bucht das kleine Motorboot der „Fram“ unbarmherzig wartete. Hinter mir lag alles, was ich im Leben lieb hatte. Was lag vor mir? Und wie viele Jahre mögen vergehen, ehe ich alles das wiedersehen werde? —

Was hätte ich in diesem Augenblicke nicht darum gegeben, umkehren zu können. Oben im Fenster saß Liv, mein Töchterchen, und klatschte in die Händchen. Glückliches Kind, du ahnst noch nicht, wie wunderbar verwickelt und wechselvoll das Leben ist! —

Wie ein Pfeil schoß das kleine Boot durch die Bucht von Lysaker hinaus auf die Fahrt, deren Einsatz das Leben war, wenn nicht mehr.

Endlich ist alles fertig. Der Augenblick ist gekommen, auf den jahrelange angestrengte Arbeit unaufhaltsam gerichtet war. Er ist gekommen, mit ihm das Gefühl, daß alles Nothwendige vorhanden und alles so vollendet ist, daß man die Verantwortung von sich abwälzen kann und das Gehirn endlich ausruhen darf.

Ungeduldig liegt die „Fram" dampfschnaubend in der Bucht von Pipervikeu und wartet auf das Signal, während die Barkasse summend, am Dyna-Leuchtfeuer vorüber, heraufkommt und anlegt.

Das Deck ist voller Menschen, die uns das letzte Lebewohl sagen wollen; jetzt müssen sie von Bord. Dann lichtet die „Fram" den Anker; schwer und tiefgeladen setzt sie sich langsam in Bewegung und macht eine Rundtour in der Bucht. Die Quais sind angefüllt mit einer Menschenmenge, die Hüte und Taschentücher schwenkt. Aber schweigsam und still wendet die „Fram" den Bug nach dem Fjord zu und steuert behutsam und sicher an Bygdö und Dyna vorbei in das Unbekannte hinaus, umschwärmt von behenden Booten, Lustjachten und Dampfschiffen. Friedlich und geschützt lagen die Villen hinter dem Laubwerk drüben am Strande, wie man sie immer sah. Ach, „herrlich sind die Matten, nie sah ich sie schöner".* Es wird wol lange dauern, ehe wir das bekannte Fahrwasser wieder durchfurchen.

Nun ein letzter Gruß dem heimatlichen Hause, das dort auf der Landzunge liegt. Vorn der glänzende Fjord, Fichten- und Kiefernwald ringsum, lachendes Wiesenland und langgezogene waldbedeckte Gipfel dahinter. Durchs Fernrohr sah ich eine weiße Gestalt schimmern, auf der Bank unterm Fichtenbaum — —

Das war der schwerste Augenblick der ganzen Fahrt.

Hinaus in den Fjord. Regenwetter trat ein, eine trübe Stimmung breitete sich über die vertraute Landschaft mit all ihren Erinnerungen.

Erst am Vormittag des nächsten Tages (25. Juni) glitt die „Fram" langsam in die Bucht von Raekvik, wo ihre Wiege, Archer's Werft bei Laurvik, lag und wo manch goldener Traum von ihrer siegreichen Laufbahn geträumt worden war. Hier sollten wir die beiden Großboote an Bord nehmen und auf die Klampen setzen, dazu noch verschiedenes anderes Material empfangen.

---

* Der berühmte Ausspruch Gunnar's von Lidarende in der Njálssage.

Ehe alles fertig war, verstrich der Tag und ein guter Theil des nächsten. Am 26. gegen 3 Uhr sagten wir Naekvik Lebewohl, machten einen Abstecher nach der Reede von Laurvik, um dann von dort, an Fredriksvärn vorbei, in See zu stechen. Archer mußte selbst das Steuer führen und sein Kind, die „Fram“, diese letzte Strecke lenken, ehe er von Bord ging. Dann wurden die Hände zum allerletzten Abschied geschüttelt; der Worte gab es nicht viele. Sie stiegen ins Boot, Archer, meine Brüder und Freunde, während die „Fram“ mit schwerfälliger Fahrt vorwärts glitt — die Bande waren zerrissen. Ein seltsam wehmüthiges Gefühl, diese Letzten aus der Heimat zu sehen, dort in dem kleinen Boote auf der großen blauen Fläche, dahinter ein Kutter mit weißen Segeln, und etwas weiter entfernt Laurvik. Ich glaube beinahe, es glänzte eine Thräne in dem alten prächtigen Antlitz, wie er da aufrecht im Boote stand und mit einem Hoch auf uns und die „Fram“ von uns schied. Wer weiß, ob ihm das Schiff nicht wirklich ans Herz gewachsen ist? Daß er festes Vertrauen zu ihm hat, weiß ich. So gaben wir für Archer die ersten Salutschüsse mit den Kanonen der „Fram“ ab, eine würdigere Einweihung konnte ihnen nicht zutheil werden. Volldampf voraus! — und in dem stillen klaren Sommerwetter, während die Abendsonne übers Land schien, steuerte die „Fram“ dem bläulichen Meere zu, um in den langen Dünungen ihr erstes Wellenbad zu nehmen. Lange standen sie im Boote und sahen uns nach, wie wir dahinfuhren.

Bei gutem Wetter ging die Fahrt die Küste entlang, an Christiansand vorüber. Am nächsten Abend (27. Juni) waren wir draußen bei Lindesnäs. Bis in die Nacht hinein saß ich und plauderte mit Scott-Hansen. Er war der Kapitän für die Strecke von Christiania bis Drontheim, wo Sverdrup zu uns stoßen sollte, nachdem er seine Familie nach Stenkjär begleitet hatte. Während wir im Kartenhaus saßen und die Stunden vorübergleiten ließen, schlug plötzlich bei zunehmendem Rollen des Schiffs eine Welle die Thür auf und strömte herein. Wir eilten auf Deck. Das Schiff schlingerte wie ein

Balken; die Wellen brachen auf beiden Seiten über die Rehling herein, und nach und nach kamen alle Mann auf Deck. Am meisten fürchtete ich, daß die schlanken Stützen unter den Großbooten nachgeben würden und die Boote über Bord gehen und vielleicht einen Theil der Takelage mitnehmen könnten. Als dann 25 leere Paraffintonnen, die auf Deck festgebunden waren, loskamen, hin und her geschleudert und allmählich mit Wasser gefüllt wurden, sah es wahrlich nicht heiter aus; aber schlimmer wurde es, als schließlich auch noch Haufen von Reserveholz, Rundholz und Brettern dieselbe Wanderung unternahmen und drohten, die Stützen unter den Bootsklampen wegzuschlagen. Es war ein kummervoller Augenblick. Seekrank stand ich auf der Commandobrücke, mit getheilten Gefühlen, indem ich abwechselnd bald den Meeresgöttern opferte, bald die größte Angst ausstand, bald wegen der Boote, bald wegen der Mannschaft, die sich vorn auf Deck abmühte, zu bergen, was zu bergen war. Oft sah ich nur einen Wirrwarr von Wellen, treibenden Planken, Armen, Beinen und leeren Fässern. Hier schlug die grüne See einen zu Boden, daß die Wasserflut um ihn spritzte, dort sah ich die braven Leute über wirbelnde Balken und Fässer hinwegspringen, damit ihnen nicht die Füße eingeklemmt wurden. Sie hatten gewiß keinen trockenen Faden am Leibe.

Juell lag und schlief im „Grand Hotel“ — wie wir das eine Großboot nannten. Er erwachte und hörte unter sich die See gleich einem Wasserfall. Ich traf ihn in der Kajütenthür, als er gerade gelaufen kam und ausrief: „Da oben ist's nicht mehr sicher, besser die paar Lumpen retten!“ — er hatte sein Bündel unter dem Arm. Dann eilte er nach vorn, um seine Schiffskiste zu bergen, die auf dem Vorderdeck munter in der salzigen See schwamm; er schleifte und schleppte sie hinter sich her nach hinten, während eine Sturzwelle nach der andern sich über ihn ergoß.

Einmal tauchte die „Fram“ mit dem ganzen Bug ins Wasser und bekam die Wellen über Back. Da hing einer und zappelte am Ankerdavit über dem weißen Strudel. Das war schon wieder Juell.

Wir hatten große Noth, unsere Sachen zu bergen. All die schönen Paraffinfässer mußten wir über Bord werfen, ein prächtiger Balken nach dem andern ging denselben Weg; ich stand und sah ihnen betrübt nach, wie sie von dannen schwammen. Der Rest der Decklast wurde auf dem Halbdeck aufgestapelt. Ich fürchte, die Actien der ganzen Expedition standen in diesem Augenblicke sehr niedrig.

Da mit einem male, während es mit uns am schlimmsten stand, sahen wir eine Bark aus dem Nebel vor uns auftauchen. Sie lag mit allen Segeln so sicher und ruhig, als wenn nichts geschehen wäre, und wiegte sich leise auf den Wellen. Es war beinahe ärgerlich anzusehen. Der Fliegende Holländer und anderes Teufelszeug fuhren mir durch den Kopf.

In der Küche gibt es ein großes Unglück. Mogstad kommt hinein und sieht die ganze Wand mit dunkelrothen Flecken bespritzt. Er rennt zu Nordahl mit der Nachricht, er glaube, Juell habe sich erschossen, aus Verzweiflung über die unerträgliche Hitze, über die er so empfindlich geklagt habe. Ein blutiges Revolverdrama an Bord der „Fram" — — —! Bei näherer Untersuchung stellt sich heraus, daß das „Blut" von einer Chocoladendose herrührt, die im Schranke umgeworfen worden war.

In die Nähe des Landes wagten wir uns des Nebels wegen nicht; wir mußten den Kurs seewärts beibehalten, bis der Nebel sich endlich gegen Morgen lichtete und der Lootse bei Farsund und Hummerdus Land in Sicht bekam. Wir steuerten in den Lister-Fjord, um dort zu ankern und uns besser seeklar zu machen; da aber das Wetter sich besserte, fuhren wir weiter. Erst am Nachmittag steuerten wir bei schwerer Regenluft und starker Brise nach Ekersund hinein und ankerten in der Hovlandsbucht, wo unser Lootse Hovland* seine Heimat hatte.

* Sowol dieser, der uns von Christiania nach Bergen lootste, als auch Johann Hägensen, der uns von Bergen nach Vardö führte, waren uns seitens der Nordenfjeld'schen Dampfschiffgesellschaft in Drontheim mit großer Bereitwilligkeit zur Verfügung gestellt worden.

Am nächsten Morgen wurden die Bootsklampen und sonstige Sachen in gehörigen, seeklaren Stand gesetzt. Die „Fram“ war jedoch zu sehr überlastet, um sich auf See gut zu halten, woran aber nun einmal nichts mehr zu ändern war.

Was wir mit uns hatten, hatten wir nöthig, und wenn wir nur unsere Lasten auf Deck ordentlich verwahrten und festmachten, konnten die Wellen uns nicht viel anhaben, wenn das Wetter auch noch so stürmisch werden sollte; denn daß Fahrzeug und Takelage halten würden, wußten wir.

Es war spät am Abend, am letzten Tage des Juni, als wir bei Kvarven eine Wendung machten und in der düstern, dämmernden Nacht auf Bergen zuhielten. Sonnig und prächtig lag der Hafen am andern Morgen (1. Juli) vor mir, als ich auf Deck kam. Es war ein wahres Sonnenfest in der Luft, die Berge Ulriken, Flöien und Lövstakken glitzerten und funkelten — ein von früher her vertrauter Gruß. Ein wunderbarer Ort, diese alte Hansastadt!

Am Abend sollte ich einen Vortrag halten, kam jedoch eine halbe Stunde zu spät. Als ich im Begriff war, mich zum Fortgehen anzukleiden, liefen nämlich eine Menge Rechnungen ein, und wenn ich die Stadt als solventer Mann verlassen wollte, mußte ich bezahlen — und das Publikum mußte warten. Schlimmer war es, daß der Salon mit den ewigen reisenden Fragezeichen angefüllt war. Ich konnte hören, wie eine ganze Gesellschaft Engländer die Thür zu meiner Kabine belagerte, während ich mich ankleidete; sie wollten durchaus „shake hands with the doctor“. Eine Engländerin guckte mir sogar durch die Ventilationslöcher zu, hörte ich später von meinem Secretär, der den Vorgang beobachtet hatte. Einen netten Anblick mag die junge Schöne gehabt haben! Wie verlautet, zog sie ihr Näschen schleunigst zurück.

Wir waren in der That an allen Orten, wo wir anliefen, wie wilde Thiere in einer Menagerie. Man ging ungenirt umher und beschaute uns in den Kabinen wie Bären und Löwen in Käfigen,

discutirte so laut, daß wir es hören mußten, ob wir es seien oder nicht, und kritisirte die Bilder unserer Angehörigen, die an den Wänden hingen.

Als ich fertig war, öffnete ich vorsichtig die Thür und war mit ein paar Sätzen draußen und auf Deck, an den Gaffern vorbei, die einander zuriefen: „There he is, there he is!" Und die ganze Gesellschaft polterte hinterdrein. Ja, im Handumdrehen war er weg, auf der Landungsbrücke und im Wagen, lange ehe sie das Deck erreicht hatten.

Um 8 Uhr abends großes Fest; viele schöne Reden, gutes Essen und Trinken, hübsche Damen, Musik und Tanz bis in den hellen Morgen hinein.

Am nächsten Vormittag (2. Juli) um 11 Uhr — es war ein Sonntag — dampften wir mit vielen Freunden an Bord bei sonnigem Wetter durch den Fjord von Bergen nach Norden. Es war ein unvergeßlich schöner Sommertag. Nördlich im Herlö-Fjord, bei den Schären draußen im Meer, schieden die Freunde von uns; Hüte und Taschentücher wurden geschwenkt. Lange noch sahen wir das kleine Hafenboot mit seiner dunkeln Rauchsäule sich von der glänzenden Wasserfläche abheben. Draußen rollte die See im Sonnendunst, und drüben lag das flache Mangerland mit all seinen Erinnerungen an ein Naturforscherleben vor vielen Jahren, bei Sonnenschein und Regenwetter. Hier hat einer der größten Naturforscher Norwegens, Michael Sars, als einsamer Pfarrer fern von dem Getriebe der Welt seine großen Entdeckungen gemacht. Hier that ich selbst die ersten tastenden Schritte auf der schmalen Bahn der Naturforschung.

Der Abend war wunderbar schön. Nordwärts die Röthe des verschwindenden Tages, hinter uns der Mond groß und rund über den Bergen. Vorn ragten Alden und Kinn wie ein Märchenland aus der See empor. So müde ich auch war, konnte ich mich doch nicht entschließen, meine Koje aufzusuchen; ich mußte all diese Schönheit in langen erfrischenden Zügen einsaugen. Wie Balsam legt es sich auf

die Seele nach all den Schwierigkeiten und all dem Aerger mit fremden Menschen. —

So fuhren wir denn, meistens bei schönem Wetter, seltener in Regen und Nebel, zwischen Sunden und Inseln hindurch längs der norwegischen Küste nach Norden. Welch herrliches Land! Ich möchte wissen, ob es in der ganzen Welt ein Fahrwasser gibt wie



Abschied von Bergen.

hier. Unvergeßlich sind diese Morgenstunden, wenn die Natur aus ihrem Schlummer erwacht, Nebelheim weiß und silberglänzend auf den Bergen liegt, deren Gipfel wie Meeresinseln darüber emporragen!

Dieser strahlende Tag über den weißen, schimmernden Schneebergen! Und dann die Abende mit ihrem Sonnenuntergang und dem bleichen Monde, Berge und Inseln schweigend und träumend wie ein Sehnen der Jugend. Hin und wieder geht es vorüber an freund-

lichen Gärtchen und Häusern, von grünen Bäumen lachend umgeben. Ach, wie wecken sie wieder die Sehnsucht nach Leben und Wärme, diese friedlichen Wohnungen im Schutze der Inselchen! Man mag über Naturschönheiten die Achseln zucken, es ist doch herrlich für ein Volk, ein schönes Land zu besitzen, wenn es auch arm ist. Nie ist mir dies klarer geworden als in dem Augenblicke, da ich es verlassen sollte.

Ab und zu ein Hurrah vom Lande, bald von einem Schwarm Kinder, bald von Erwachsenen; aber meistens staunende Bauern, die lange dem seltsamen Schiffe nachschauen und über die räthselhafte Fahrt nachsinnen. Und in Jachten und Ruderbooten sitzen Frauen und Männer in ihren rothen Hemden, die in der Sonne leuchten; sie hören auf zu rudern, um nur zu sehen und zu staunen. Aus den Städten, an denen wir vorbeifahren, kommen Dampfschiffe voller Menschen, uns mit Musik, Gesang und Kanonenschüssen zu begrüßen. Die großen Touristendampfer begrüßen uns mit Flaggen und Salutschüssen, ebenso die Jachten. Es ist ein drückendes Gefühl, Gegenstand solcher Huldigungen zu sein, ehe noch etwas vollbracht ist. Ein alter Spruch sagt:

> Am Abend lobe den Tag; wenn sie Asche geworden, die Frau;
> Den Degen, den du erprobt; die Dirne, wenn sie vermählt;
> Wenn dich's trug, das Eis; wenn du's tranksist, das Bier.*

Am rührendsten war das Interesse und die Huldigung, die die armen Fischer und Bauern uns entgegenbrachten. Es setzte mich dies oft in Erstaunen; ich fühlte, sie verfolgten uns mit Spannung.

Ich erinnere mich eines Tages, es war nördlich von Helgeland, daß eine ältere Frau auf einem nackten Felsenvorsprung stand und winkte.

„Ich möchte wissen, ob die dort uns zuwinkt", sagte ich zum Lootsen, der neben mir stand.

---

* Aus dem Havamal, einem Liede der ältern Edda. S. „Edda. Die Lieder der sogenannten ältern Edda. Uebersetzt von H. Gering" (Leipzig 1892).

„Ja freilich“, antwortete dieser.

„Ja, aber wie kann sie denn etwas über uns erfahren haben?“

„O, hier kennen sie die «Fram» und ihre Fahrt schon in jedem Stübchen und sie werden schon darauf warten, daß Ihr wieder zurückkommt, darauf könnt Ihr Euch verlassen“, antwortete er.

Wahrlich, wir gehen an eine verantwortliche Arbeit, wenn wir auf solche Weise das ganze Volk mit uns haben. — Wenn nun das Ganze eine einzige große Täuschung würde! —

Am Abend saß ich auf dem Deck und schaute hinaus in die Gegend. Einsame Hütten lagen hier und dort zerstreut auf Landzungen und Inseln. Dort verbringt das norwegische Volk sein einsames mühevolles Dasein im Kampfe mit dem Gestein, im Kampfe mit dem Meere. Dieses Volk sendet uns hinein in das große wagnißreiche Unbekannte — dieses Volk, das dort in den Fischerbooten steht und der „Fram“ staunend nachschaut, wie sie schwerbeladen langsam gen Norden dampft. Manche schwingen den Südwester und rufen Hurrah; andere haben nur Zeit, verständnißlos zu gaffen. Drüben auf der Landspitze ein Schwarm Weiber, die winken und rufen; draußen einige Boote mit Damen in hellen Sommertoiletten und plaudernden Herren, sie winken mit Sonnenschirmen und Taschentüchern.

Ja, diese sind es, die uns hinaussenden. Ein wehmüthiges Gefühl regt sich beim Gedanken an die Zukunft. Niemand unter ihnen weiß wol, wozu er sein Geld opfert. Vielleicht haben sie gehört, daß es ein ehrenvolles Unternehmen gilt; aber was ist sein Zweck, was sein Nutzen? — Ist so etwas nicht Betrug? — Trotzdem zieht es ihre Blicke nach dem Fahrzeug, und vor ihrem geistigen Auge dämmert vielleicht einen Augenblick lang eine neue, unfaßbare Welt; es entsteht der Drang nach etwas, das ihnen fremd ist.

Und hier an Bord Männer, die Frau und Kind zurücklassen. Welche Schmerzen verursacht nicht die Trennung, welche Sehnsucht und Entbehrungen birgt nicht die Zukunft! Und nicht des Verdienstes

wegen geschah es. Galt es denn Ehre und Ruhm? Auch damit dürfte es knapp genug bestellt sein. Derselbe Drang nach Thaten, dasselbe Trachten hinaus über die bekannten Grenzen, das in diesem Volke schon in sagenhaften Zeiten gärte, treibt wol auch heute noch Schößlinge. Trotz all unserer materiellen Sorgen, trotz all unserer Bauernpolitik ist der Gedanke an Vortheil vielleicht doch nicht so allgemein.

Da die Zeit kostbar war, ging ich nicht, wie ursprünglich bestimmt war, bis Drontheim, sondern nur bis Beian, wo Sverdrup zu uns stieß. Hier kam auch Professor Brögger an Bord, um uns bis Tromsö zu begleiten. Gleichzeitig erhielt unser Arzt drei „ungeheuere" Kisten mit Medizinvorräthen, eine Gabe von Apotheker Bruun in Drontheim.

Darauf ging es nordwärts, an dem herrlichen Nordland entlang. An einigen Plätzen hielten wir an, um gedörrte Fische als Proviant für die Hunde an Bord zu nehmen.

Wir fuhren vorüber an Torghatten, den Sieben Schwestern, Hestmandö, an Lovunden und Threnen, weit draußen im Meere, an den Lofoten und wie alle diese schönen Punkte heißen.

Eine kühne Riesenform wilder und schöner als die andere. Es ist eine Märchenwelt für sich — ein Traumland. Wir fürchteten zu schnell zu fahren, in dem Gefühl, von diesem Genusse etwas zu verlieren.

Am 12. Juli kamen wir nach Tromsö, wo wir Kohlen und sonstige Ausrüstung an Bord nehmen sollten: Pelze der Lappen (Päsken), Schuhe aus Renthierfell (Komagen), Finnenschuhe, Sennegras (Carex vesicaria), gedörrtes Renthierfleisch u. s. w.; alles war durch Vermittelung von Rechtsanwalt Mack, dem unermüdlichen Freunde der Expedition, besorgt worden.

Tromsö bereitete uns einen kalten Empfang: ein heftiger Sturm aus Nordwest mit Regen und Schneetreiben hatte sich eingestellt. Berge, Felder und Dächer waren am nächsten Tage mit Schnee bedeckt. Es waren die ungemüthlichsten Julitage, die ich je erlebt habe. Die

Bewohner von Tromsö behaupteten, sich eines solchen Julimonats nicht entsinnen zu können. Das geschah aber vielleicht aus Furcht, der Ort möge in schlechten Ruf gerathen; denn in einer Stadt, wo man am Johannistage Schneeschuhrennen abhält, kann man auf allerhand gefaßt sein.

In Tromsö wurde am folgenden Tage ein neues Mitglied der Expedition angeworben. Es war Bernt Bentsen, ein strammer Bursche. Er sollte vorläufig bis zur Jugor'schen Straße mitfahren, nahm jedoch an der ganzen Fahrt theil und war durch seine Tüchtigkeit, seinen heitern Sinn und die vielen lustigen Einfälle eine willkommene Ergänzung unsers Personals.

Nach zweitägigem Aufenthalt fuhren wir weiter.

Oestlich vom Nordcap oder Magerö bekamen wir in der Nacht zum 16. Juli so heftige See und so viel Wasser über Bord, daß wir in den Kjölle-Fjord einliefen, um die Lasten der „Fram" nochmals besser zu vertheilen, indem wir Kohlen u. s. w. hinten in den Bunkern unterbrachten.

Zwei volle Tage waren wir damit beschäftigt, uns völlig seeklar zur Reise nach Nowaja Semlja zu machen. Ich hatte zuerst daran gedacht, in Vardö noch Kohlenvorrath einzunehmen; da die „Fram" aber schon zu stark belastet war, und die Jacht „Urania" uns in der Jugor'schen Straße mit Kohlen treffen sollte, hielten wir es für das Richtigste, uns mit dem zu begnügen, was wir an Bord hatten, denn wir mußten im Weißen Meer und in der Barents-See auf schlechtes Wetter gefaßt sein.

Um 10 Uhr abends lichteten wir den Anker und kamen in Vardö am nächsten Abend an, wo uns ein großartiger Empfang bereitet wurde. Ein ganzes Musikcorps auf dem Molo, der Fjord voll von Booten; Flaggenschmuck und Salutschüsse. Man hatte, wie uns gesagt wurde, seit dem vorhergehenden Abend auf uns gewartet, ja es waren sogar Leute von Vadsö gekommen, um uns zu sehen. Bei dieser Gelegenheit wurde eine Sammlung veranstaltet, um dem städtischen Musikcorps

„Nordpol“ eine große Trommel zu verschaffen. Ehe wir Norwegen das letzte Lebewohl sagten, gab man uns zu Ehren ein großartiges Fest, bei dem Reden und Champagner in Strömen flossen.

Die letzte Arbeit, die nun mit der „Fram“ vorgenommen werden mußte, war die Reinigung des Schiffes von Muscheln und Wasserpflanzen, um eine möglichst schnelle Fahrt zu erzielen. Diese Arbeit wurde von Tauchern ausgeführt, die uns vom Chef des dortigen Hafenamts mit Bereitwilligkeit zur Verfügung gestellt wurden.

Aber auch unsere eigenen Körper bedurften eines letzten civilisirten Reinigungsfestes, ehe unser Leben als „Wilde“ begann. Das städtische Bad ist ein kleines Blockhaus. Der Baderaum selbst ist niedrig und mit Bänken versehen. Während man auf diesen liegt, wird man von heißen Dämpfen gekocht, die fortwährend erneuert werden, indem glühende Steine in einem der Hölle würdigen Badeofen mit Wasser begossen werden. Dabei wird man von jungen quänischen Mädchen mit Birkenreisern gepeitscht, dann in anmuthiger und zierlicher Weise geknetet, gewaschen und abgetrocknet. Die ganze Procedur ist ebenso reinlich als behaglich. Ob nicht am Ende der alte Vater Muhammed eine solche Einrichtung in seinem Paradiese getroffen hat?



Kapitän Sverdrup in seiner Kajüte.

Drittes Kapitel.

Abschied von Norwegen.

In einer seltsamen Stimmung saß ich die letzte Nacht und schrieb Briefe und Telegramme. Wir hatten unserm prächtigen Lootsen Johann Hägensen, der uns von Bergen hierher geführt, Lebewohl gesagt. Jetzt waren nur noch die dreizehn Theilnehmer der Expedition und mein Secretär Christofersen an Bord, der uns bis hierher begleitet hatte und auch noch bis zur Jugor'schen Straße mitfahren sollte.

Alles war so still, so still. Nur die Feder kratzte das Lebewohl an die Heimat und die Freunde aufs Papier.

Unten lagen alle Mann und schliefen.

So war es denn fertig, das letzte Telegramm. Ich sandte meinen Secretär mit Telegrammen und Briefen ans Land. Als er zurückkam, war es 3 Uhr morgens (21. Juli), und ich weckte Sverdrup und ein paar andere Kameraden. Wir lichteten den Anker und verließen den Hafen von Vardö in der stillen Morgenstunde.

Die Stadt lag noch in tiefem Schlummer. Alles war so friedlich und schön ringsum. Nur etwas Lärm von erwachender Arbeit auf einem einzelnen Dampfschiff im Hafen. Aus der Luke eines Ruderboots steckte ein schlaftrunkener Fischer den Kopf und glotzte uns nach, als wir an der Mole vorüberdampften; auf dem Zollkutter draußen stand ein Mann und fischte zu so früher Tageszeit.

Es war just die rechte Stimmung, Norwegen zu verlassen. O, so wohlthuend friedlich und still! Welche Erholung für die Gedanken!

Frei von dem betäubenden Lärm der Menschen mit ihren Hochrufen und den dröhnenden Kanonenschüssen. Die Masten im Hafen, die Hausdächer und Schornsteine ragten in den kühlen Morgenhimmel. Eben brach die Sonne durch den Nebel und beleuchtete lächelnd den Strand, der hart, kahl und wettergebräunt, aber dennoch schön, im Morgennebel lag; hin und wieder sah man Häuschen und Fahrzeuge — und dahinter das ganze Norwegen — — —

Während die „Fram“ langsam dem Meere zusteuerte, unserm fernen Ziele entgegen, stand ich und sah das Land langsam am Himmelssaum entschwinden. Was mag sich alles ereignen, ehe wir dich wieder aus dem Meere steigen sehen?

Bald kam der Nebel und entführte alles.

Und durch Nebel, immer nur Nebel dampften wir unablässig, vier Tage lang. Aber als ich am Morgen des 25. Juli auf Deck kam: klares Wetter! Die Welt ringsum war wieder blau; die Sonne schien aus wolkenlosem blauem Himmel, und ein blaues glänzendes Meer wiegte sich in schwacher Dünung. Es war wieder herrlich, Mensch zu sein und den Meeresfrieden in langen Zügen zu genießen.

Am Vormittag bekamen wir das Gänseland auf Nowaja Semlja in Sicht, auf das wir zusteuerten. Büchsen und Patronen wurden hervorgeholt, und schon freuten wir uns auf Gänsebraten und anderes Wildpret. Aber als wir nur noch eine kurze Strecke entfernt waren, kam der Nebel schwer und wollig aus Südosten und nahm alles in Beschlag. Wiederum war die Welt um uns her versunken. In Landnähe zu suchen war kaum vernünftig. Wir wendeten und steuerten ostwärts auf die Jugor'sche Straße zu; aber Gegenwind zwang uns bald, unter Dampf und Segel zu kreuzen, womit wir ein paar Tage in einer Nebelwelt für uns zubrachten. Dieser unendlich zähe Eismeernebel! Wenn er seine Decke senkt und das Blaue über dir und das Blaue um dich verhüllt, wenn alles tagaus tagein zu grauem, nassem Nebel wird: da bedarf es der ganzen Spannkraft der Seele, um nicht von der naßkalten Umarmung erdrückt zu werden. Nebel und nichts

als Nebel, wohin wir die Blicke wenden. Er legt sich auf die Takelung und tröpfelt naß auf jeden Fleck des Decks. Er legt sich auf die Kleider und durchnäßt sie schließlich. Er legt sich auf Sinn und Gemüth, und alles wird Grau in Grau.

Am 27. Juli, immer noch im Nebel, trafen wir abends ganz unerwartet auf Eis, freilich nur auf einen kleinen Streifen, durch den wir leicht hindurchkamen; das bedeutete aber nichts Gutes. In der Nacht stießen wir auf mehr, auf einen breitern Streifen, den wir



Erste Begegnung mit dem Eise.

ebenfalls passirten. Aber am Morgen des nächsten Tages wurde ich mit dem Bescheide geweckt, daß wir schweres, altes Eis vor uns hätten. Hm — sollten die Eisschwierigkeiten schon jetzt beginnen, dann sah es traurig aus. Aber das sind Ueberraschungen, wie sie das Eismeer mehr als genug aufzuweisen hat. In die Kleider hineinfahren und hinauf in die Ausguckstonne war das Werk eines Augenblicks.

Das Eis erstreckte sich überall hin, soweit das Auge durch den jetzt etwas dünner gewordenen Nebel reichen konnte. Es war nicht

schwach, aber es war anfänglich ziemlich offen, und es blieb nichts anderes übrig, als unserer Losung getreu „vorwärts“ (fram) zu gehen. Lange fand ich offenen Weg. Aber dann begann das Eis dichter zu werden, zuweilen waren schwere Eisschollen dabei. Auch der Nebel wurde dichter, und wir konnten keinen Weg mehr sehen.

Bei schwierigem Eis im Nebel zu fahren ist nicht klug. Man weiß nicht, wohin es geht, und leicht hat man sich ganz festgefahren. Wir mußten anhalten und abwarten. Aber der Nebel und das Eis wurden immer dichter. Bald stieg die Hoffnung, bald sank sie wieder; ich glaube, meistens stand sie tief.

Der Umstand, daß wir schon in diesem Fahrwasser, wo man in jetziger Jahreszeit in der Regel ganz eisfreies Meer vorfindet, soviel Eis antrafen, weissagte nichts Gutes. Bereits in Tromsö und Vardö hatten wir schlechte Nachrichten erhalten. Das Weiße Meer habe sich erst vor kurzer Zeit geöffnet, hieß es, und ein Segler, der versucht habe, die Jugor'sche Straße zu erreichen, habe des Eises wegen umkehren müssen.

Mit Bangen dachten wir an das Karische Meer; was mochte dort unser harren? Für die „Urania“ mit den Kohlen war dies Eis ebenfalls schlimm genug; sie konnte nicht durchkommen, es sei denn daß sie weiter südlich an der russischen Küste entlang Fahrwasser gefunden hatte.

Gerade als die Aussichten am schlimmsten waren und wir schon im Begriff standen, einen Rückzug aus dem immer dichter und dichter werdenden Eise zu suchen, kam Sverdrup mit der Freudenbotschaft, daß der Nebel sich lichte und man freies Wasser vorn im Osten auf der andern Seite des Eises erblicken könne. Nachdem wir uns einige Stunden lang durch schwere Eisschollen hindurchgezwängt hatten, waren wir wiederum in offener See.

Schon hier, in dem ersten Scharmützel mit dem Eise, wurde es uns klar, welch vortreffliches Eisfahrzeug die „Fram“ war. Es ist ein königliches Vergnügen, sie in schwierigem Eise zu manövriren. Sie wendet und dreht sich herum „wie ein Kloß auf

dem Teller". Und keine Rinne zwischen den Eisschollen ist ihr zu gekrümmt, keine Scholle zu störrisch.

Aber anstrengend für den Mann am Steuer ist es. Hart Steuerbord! Stütz'! Hart Backbord! Recht so! Hart Steuerbord! So geht es unaufhörlich. Er dreht das Rad, schwitzt und dreht wieder; das Steuerrad geht wie das Rad am Spinnrocken. Und die „Fram" schwingt sich und windet sich zwischen den Eisschollen, ohne sie zu berühren, wenn auch nur eine Oeffnung vorhanden ist, groß genug, daß sie eben hindurchkommen kann. Und wo keine solche vorhanden ist und sie das Eis trifft, rennt sie mit schwerer Fahrt den schrägen Bug aufs Eis hinauf, stößt es unter sich und sprengt die Schollen auseinander. Und wie stark ist die „Fram"! Ob sie auch mit voller Fahrt drauflos stürmt, kein Knarren, keinen Laut gibt sie von sich, kaum daß sie ein wenig zittert.

Sonnabend (29. Juli) ging es wieder ostwärts nach der Jugor'schen Straße, so rasch als Dampf und Segel nur immer vermochten. Die offene See lag vor uns; es war schönes Wetter mit gutem Wind. Am Morgen kamen wir unter die Südseite der Insel Dolgoi oder Langöia, wie die norwegischen Fischer sie nennen, wo wir nach Norden steuern mußten. Auf der Nordseite der Insel ging es wieder nach Osten. Hier sah ich von der Ausgucktonne aus, soviel ich unterscheiden konnte, mehrere Inseln, die nicht auf den Karten verzeichnet sind; sie lagen etwas östlich von Langöia.

Wir waren jetzt ziemlich sicher, daß die „Urania" nicht durch das Eis gekommen sein konnte. Als wir am Nachmittag im Salon saßen und davon sprachen, wurde vom Deck herunter gerufen, die Jacht sei in Sicht. Das war eine Freude; sie war aber nicht von langer Dauer. Denn im nächsten Augenblicke hieß es, daß das Schiff eine Tonne an der Spitze habe. Also eine Fangjacht. Als sie uns erblickte, bog sie nach Süden ab, vielleicht aus Furcht, daß wir ein russisches Kriegsschiff oder sonst etwas Böses sein möchten. Wir hatten kein größeres Interesse an ihr und ließen sie in Frieden ziehen.

Später am Tage näherten wir uns der Jugor'schen Straße. Es wurde nach Land ausgespäht und ausgespäht, aber nichts war zu erblicken. Stunde auf Stunde verstrich, und wir glitten in guter Fahrt vorwärts; aber immer noch kein Land! Es soll freilich nicht hoch sein; aber dies war trotzdem sonderbar.

Doch — dort an Backbord voraus, ist's wie ein niedriger Schatten über dem Meeressaum! Das ist Land, es ist die Insel Waigatsch! Bald sehen wir mehr, auch querab und achteraus an Backbord, bald auch das Festland auf der Südseite der Straße. Mehr und mehr, und schnell wächst es herauf. Alles niedriges, ebenes Land; keine Spitzen, keine Abwechselung außer der Mündung der Straße vor uns. Von dort erstreckt es sich nördlich und südlich in einer weichen, flachen Wellenlinie. Dies ist der Eingang zu dem eigenthümlichen, endlosen asiatischen Tieflande, das so verschieden von all dem ist, an was wir gewöhnt sind.

So fuhren wir in die auf beiden Seiten von niedern Klippenrändern begrenzte Straße. Die Felsschichten sind steil aufgerichtet, geknickt und gebogen; aber trotzdem sind sie an der Oberfläche überall abgeschliffen und glatt. Niemand, der sich über die grünen Ebenen und Tundren bewegt, würde die Zerstörung und Zerrissenheit ahnen, die unter der Decke in den Schichten des Felsbodens verborgen liegen. Einstmals Berge und Thäler, jetzt abgeschliffen und weggewaschen.

Wir schauten nach Chabarowa aus. Auf der Nordseite des Sundes gewahrten wir ein Anzeichen. Auf dem Strande lag eine schiffbrüchige Jacht; es war gewiß eine norwegische Fangjacht. Das Wrack eines kleinern Fahrzeuges lag daneben. Auf der Südseite eine Flaggenstange mit einer rothen Flagge. Dahinter mußte Chabarowa liegen. Endlich schauten ein paar Gebäude oder Speicher hinter einer Landspitze hervor; bald lag der ganze Ort vor uns, mit Zelten und wenigen Häusern.

Auf einem kleinen Vorsprunge uns zunächst stand ein großes rothes Gebäude mit weißen Thürpfosten von auffallend heimatlichem Aussehen. Es war in der That ein norwegischer Speicher, den Sibiria-

koff aus Finmarken dorthin überführt hatte. Aber hier war seichtes Wasser; wir mußten behutsam vordringen, um nicht festzufahren. Unaufhörlich wurde gelothet. Wir hatten 10 und 8 Meter Wasser das war nicht viel mehr, als wir brauchten. Dann ging es auf 7 und 6 Meter herab; das war sehr wenig. Wir mußten wieder etwas weiter hinaussteuern und damit warten, aufs Land zuzuhalten, bis wir dem Platze etwas näher kamen.



Alexander Iwanowitsch Trontheim.

Jetzt sehen wir ein Boot sich langsam vom Lande her nähern. Ein Mann von mittlerer Größe, mit einem offenen freundlichen Gesicht und gelbrothem Barte kam an Bord. Seinem Ansehen nach hätte er gut ein Norweger sein können. Ich ging ihm entgegen und sagte auf deutsch, daß ich annähme, er sei Trontheim. Allerdings, das war er.

Hinter ihm kamen einige merkwürdige Gestalten in schweren fast bis aufs Deck reichenden Mänteln oder Päsken aus Renthierfell. Auf dem Kopfe hatten sie eigenthümliche, baschlikartige Mützen aus

Renkalbfell, und unter diesen Mützen schauten kräftige bärtige Gesichter hervor, die ganz gut alten norwegischen Wikingern hätten angehören können; ja, die ganze Erscheinung ließ unwillkürlich Bilder aus der Wikingerzeit, aus Gardarike und von den Bjarmelandsfahrten vor mir auftauchen. Es waren stattliche, prächtige Gestalten, diese russischen Kaufleute, die den Eingeborenen Branntwein liefern und dafür Bärenfelle, Seehundsfelle und andere Kostbarkeiten erhandeln. Sie halten diejenigen, welche sie erst einmal in ihre Klauen bekommen haben, in einem solchen Abhängigkeitsverhältniß, daß jene kaum etwas anderes thun dürfen, als was den Kaufleuten behagt. „Es ist eine alte Geschichte, doch bleibt sie ewig neu.“ Bald wimmelte es auch von Samojeden an Bord. Gutmüthige Gesichter mit dem breiten asiatischen Gepräge. Natürlich nur Männer.

Das erste, wonach ich Trontheim fragte, waren die Eisverhältnisse. Er erzählte, daß die Jugor'sche Straße seit längerer Zeit offen sei und daß er seitdem Tag für Tag auf uns gewartet habe, mit steigender Angst, daß wir nicht kommen möchten. Die Eingeborenen und die Russen hatten schon angefangen, über ihn zu lachen, da die Zeit allmählich verstrich und keine „Fram“ zu erblicken war. Aber jetzt war er dafür auch eitel glänzender Sonnenschein. Die Eisverhältnisse im Karischen Meere sollten seiner Meinung nach gut sein; so hatten Samojeden berichtet, die vor ein paar Tagen in der Nähe des östlichen Ausgangs der Straße auf dem Fange gewesen waren. Darauf ließ sich freilich nicht bauen, es war aber hinreichend, daß wir uns etwas ärgerten, nicht früher gekommen zu sein.

Dann kam die Reihe an die „Urania“. Diese hatte natürlich niemand gesehen. Nur die Fangjacht, die wir am Morgen passirt, war vor einiger Zeit dagewesen.

In Betreff der Hunde hörten wir, daß alles in schönster Ordnung sei. Trontheim hatte zur größern Sicherheit vierzig Hunde gekauft, obschon ich nur um dreißig gebeten hatte. Fünf von ihnen waren auf der Reise infolge verschiedener Unglücksfälle verendet;

einer war todt gebissen, ein paar waren festgehakt und während der Fahrt durch den Wald zu Tode geschleift worden u. s. w. Einer war außerdem vor einigen Tagen krank geworden und noch nicht wiederhergestellt; aber die übrigen 34 lebten und waren guter Dinge; wir konnten sie am Land heulen und bellen hören.

Während dieser Unterredung waren wir Chabarowa so nahe gekommen, als wir wagen durften, und um 7 Uhr abends (29. Juli) fiel der Anker in ungefähr 7 m tiefem Wasser.

Beim Abendessen erzählte uns Trontheim seine Abenteuer. Auf dem Wege von der Soswa und dem Ural nach der Petschora erfuhr er, daß in jener Gegend die Hundepest ausgebrochen sei. Er wagte daher nicht, seine Reise bis zur Petschora fortzusetzen, wie bestimmt war, sondern reiste direct vom Ural nach der Jugor'schen Straße. Schließlich schwand der Schnee, und in Begleitung einer Renthier-Karawane zog er mit seinen Hunden vorwärts über kahle Felder, über Stock und Stein. Aber auf Schlitten fuhr er trotzdem.

Die Samojeden und die Eingeborenen im nördlichen Sibirien kennen kein anderes Fuhrwerk als den Schlitten. Der Sommerschlitten pflegt etwas höher zu sein als der Winterschlitten, um besser der Gefahr zu entgehen, an Steinen und Baumstümpfen hängen zu bleiben. Daß es auf dieser Sommerbahn nicht gerade glatt geht, ist selbstverständlich.

Nach dem Abendessen gingen wir an Land, und bald waren wir an dem flachen Strande von Chabarowa Gegenstand der größten Neugier von seiten der Russen und Samojeden. Das erste, was unsere Aufmerksamkeit auf sich zog, waren die beiden Kirchen: ein alter ehrwürdiger Holzschuppen von länglicher, rechtwinkliger Form und ein achteckiger Pavillon, der den Lusthäuschen oder Gartenlauben glich, wie ich sie daheim gesehen habe. Das eine Gebäude war der Repräsentant des alten, das andere der des neuen Glaubens. Inwiefern etwa der Unterschied dieser beiden Glaubensrichtungen durch die mathematischen Figuren der Grundrisse ausgedrückt war, vermag ich nicht

zu sagen. Es müßte denn sein, daß die Einfachheit der alten Richtung in dem einfachen Viereck seinen Ausdruck fände, während die Ceremonien der neuen Richtung im Achteck ausgesprochen wären — mit doppelt so vielen Ecken, um sich an ihnen zu stoßen.

Dann mußten wir das Kloster (Skiti) besichtigen, wo die sechs Mönche gelebt hatten oder richtiger gestorben waren — nach Aussage der Leute an Skorbut, wahrscheinlich aber unter nicht geringer Beihülfe von Alkohol. Das Kloster lag der neuen Kirche gerade gegenüber und glich einem gewöhnlichen niedrigen russischen Blockhause. Jetzt hauste der Priester mit seinem Gehülfen darin und hatte Trontheim eingeladen, bei ihm zu wohnen. Trontheim bat uns, einzutreten. Wir nahmen Platz in ein paar warmen, gemüthlichen Stuben mit offenen Feuerstätten gleich unsern norwegischen „Peis“.

Dann ging es zum Lager der Hunde, das in einer Ebene lag, eine kurze Strecke von den Häusern und Zelten entfernt. Das Geheul und der Lärm wurde, je näher wir kamen, desto ärger. Schon in der Ferne war ich durch den Anblick einer norwegischen Flagge überrascht worden, die von der Spitze eines Flaggenmastes wehte. Trontheim's Gesicht strahlte vor stolzer Freude, als wir sie erblickten. Seine Expedition, sagte er, sei unter derselben Flagge wie die unserige unternommen worden.

Da standen die Hunde fest angebunden auf dem Felde und machten einen ohrenzerreißenden Lärm. Mehrere sahen aus wie reine Rassenhunde, langhaarig, blendend weiß mit aufrecht stehenden Ohren und spitzer Schnauze. Mit ihren sanften, gutmüthigen Gesichtern schmeichelten sie sich sofort in unsere Gunst ein. Andere waren mehr Füchsen ähnlich, mit kürzerm Haar; einige waren schwarz oder gefleckt. Es waren augenscheinlich mehrere Arten darunter, und einige verriethen durch ihre herabhängenden Ohren einen starken Zusatz von europäischem Blut.

Nachdem wir bewundert hatten, mit welcher Gier sie rohe Fische (sik) verschlangen, wobei es unter Nachbarn nicht ohne einigen Zank

abging, unternahmen wir einen kleinen Jagdausflug landeinwärts bis zu einem nahe gelegenen Wasser, fanden aber nur eine Raubmöve mit Jungen. Von diesem Wasser aus war eine Rinne gegraben, die Trinkwasser nach Chabarowa führte. Dieselbe ist, wie Trontheim erklärte, von den Mönchen angelegt. Es ist dies aber wol die einzige Arbeit, zu der sie sich aufgeschwungen hatten. Da der Boden dort aus weichem Lehm bestand und die Rinne schmal und seicht war



Die neue und die alte Kirche in Chabarowa.

wie ein kleiner Straßengraben oder Rinnstein, hatten sie sich dabei schwerlich überanstrengt.

Auf dem Hügel oberhalb des Wassers stand die Flaggenstange, auf die wir bei unserer Ankunft zuerst aufmerksam geworden waren. Sie war von dem braven Trontheim zu unserer Bewillkommnung errichtet worden. Wie ich später zufällig entdeckte, stand auf dem Wimpel in deutscher Sprache: „Vorwärts". Diesen Namen hatte man Trontheim als den unsers Fahrzeugs angegeben; er war daher sehr ent-

täuscht, als er an Bord entdeckte, daß der wahre Name „Fram“ war. Ich tröstete ihn jedoch damit, daß der Sinn derselbe und der Willkommengruß ebenso gut gemeint sei, ob er nun deutsch oder norwegisch sei.

Später erzählte mir Trontheim, daß er von norwegischer Herkunft sei. Sein Vater war ein Schiffskapitän aus Drontheim, während seine Mutter eine in Riga ansässige Estländerin war. Der Vater fuhr auf die See hinaus und starb frühzeitig, sodaß der Sohn nicht norwegisch gelernt hatte.

Es war uns natürlich zunächst darum zu thun, über die Eisverhältnisse im Karischen Meere Bescheid zu erhalten. Wir waren entschlossen, sobald als möglich abzureisen; aber wir mußten eine Kesselreinigung* und Reparatur an verschiedenen etwas in Unordnung gerathenen Rohren und Ventilen der Maschine vornehmen. Dazu bedurfte es mehrerer Tage. Am nächsten Morgen zogen daher Sverdrup, Peder Hendriksen und ich in dem kleinen Petroleumboot von dannen, um nach dem Ostende der Jugor'schen Straße zu fahren und uns mit eigenen Augen von den Eisverhältnissen im Osten zu überzeugen.

Es waren vier Meilen bis dorthin. Von Osten her trieb etwas Eis durch die Straße, und da wir nördliche Brise hatten, gingen wir sofort nordwärts, um an die Küste der nördlich gelegenen Insel Waigatsch zu kommen, wo wir offenes Fahrwasser erwarten durften. Ich selbst hatte die wenig dankbare Aufgabe, gleichzeitig Steuermann und Maschinist zu sein. Das Boot ging wie ein junger Held und machte ungefähr sechs Seemeilen in der Stunde. Alles ließ sich heiter an. Aber leider ist das Glück selten von langer Dauer, wenigstens nicht, wenn man mit Petroleumbooten zu thun hat. Ein Fehler an der Circulationspumpe stoppte bald die Maschine, und wir konnten nur

* Der Kessel wurde vom Salz gereinigt, das sich infolge des Verdampfens des Seewassers auf dem Kesselboden niedergeschlagen hatte.

ganz kurze Strecken auf einmal fahren, bis wir das nördliche Land erreichten, wo ich nach einer Arbeit von zwei Stunden die Maschine endlich so weit in Ordnung brachte, daß wir die Fahrt aufs neue nordöstlich durch den Sund, zwischen den treibenden Eisschollen hindurch, fortsetzen konnten. Jetzt ging es einigermaßen, nur gab es von Zeit zu Zeit eine Unterbrechung, wenn die Maschine aus verschiedenen mehr oder weniger unberechenbaren Tücken stoppte. Große Heiterkeit erregte es jedesmal, wenn der starke Peder das Rad der Maschine andrehen sollte, um wieder in Fahrt zu kommen, und die Maschine dann einen Rückschlag gab, daß ihm die Arme beinahe aus den Gelenken gerissen wurden und er kopfüber hinfiel.

Ab und zu kam ein Schwarm von Eisenten (Harelda glacialis) oder andern Vögeln vorbeigesaust, und ein oder zwei Thiere fielen dann regelmäßig unsern Büchsen zum Opfer.

Wir hatten uns bisher an der Insel Waigatsch entlang gehalten, setzten jetzt aber nach der Südseite der Straße hinüber. Ungefähr in der Mitte derselben wurde ich zu meiner Ueberraschung plötzlich gewahr, daß wir den Grund unter uns sehen konnten, und beinahe wäre das Boot auf eine Untiefe festgefahren, die niemand kannte. Es war nicht einmal ein Meter Wasser vorhanden und die Strömung ging wie ein reißender Fluß darüber hin. Untiefen und Klippen befinden sich auf allen Seiten, zumal auf der Südseite der Jugor'schen Straße, und man muß daher große Vorsicht anwenden, wenn man mit einem Fahrzeuge passiren will.

In einer kleinen Bucht in der Nähe des Ostendes der Straße legten wir an und zogen das Boot an Land. Dann ging's mit der Flinte über der Schulter landeinwärts auf einige Höhenzüge zu, die wir bemerkt hatten. Wir trabten vorwärts über dasselbe ebene, wellenförmige Flachland mit niedrigen Höhenzügen, wie wir es in der Gegend der Jugor'schen Straße überall gesehen hatten.

Ueber die Ebene breitet sich ein braungrüner Teppich aus Moos und Gras, der mit Blumen von seltener Schönheit durchwirkt ist.

Während des langen, kalten sibirischen Winters liegen mächtige Schneemassen über der Tundra. Noch ist die Sonne nicht mit ihnen fertig geworden, da sprießt auch schon eine ganze Welt von kleinen nordischen Blumen unter der letzten verschwindenden Schneeschicht hervor und öffnet verschämt die Kelche, erröthend im glänzenden Sommertage, der die Ebene in seinem Lichte badet. Großblumige Steinbrech-Arten, gelbweißer Feldmohn (Papaver nudicaule) stehen in leuchtenden Gruppen beisammen; da und dort schimmern blaue Vergißmeinnicht und weiße Multbeerblüten; auf einzelnen sumpfigen Stellen breitet das Wollgras seine wogende Daunendecke aus, während an andern Stellen die blauen Glockenblumen in Wäldchen stehen und an ihren schlanken Stengeln leise läuten. Es sind keine ansehnlichen Blumen — die wenigsten von ihnen sind einige Zoll hoch — aber desto lieblicher sind sie, und in dieser Umgebung wirkt ihre Schönheit noch anziehender. Hier, wo das Auge auf der unendlichen Fläche vergeblich einen Ruhepunkt sucht, lächeln einem die schüchternen Blumenkelche entgegen und halten das Auge gefangen.

In diesen Ebenen, die sich gen Osten von Horizont zu Horizont über die mächtige Tundra Asiens ins Unendliche erstrecken, treibt sich der Nomade mit seinen Renthierherden umher. Ein herrliches, freies Leben! Wo es ihn gelüstet, schlägt er sein Zelt auf; die Renthiere hat er um sich und sobald er es wünscht, zieht er wieder weiter. Ich beneide ihn fast — kein Ziel, keine Qualen, nur leben! Ich wünschte fast, an seiner Stelle ein solch ruhiges Leben mit Frau und Kind in diesen endlosen Ebenen führen zu können, frei und froh.

Als wir etwas weiter gekommen waren, erblickten wir eine weiße Gestalt, die auf dem öden, steinigen Abhang eines kleinen Höhenzuges saß. Bald sahen wir in andern Richtungen noch mehrere. Sie hatten ein gar gespenstisches Aussehen, wie sie so still und unbeweglich dasaßen. Durchs Fernrohr zeigte es sich, daß es Schneeeulen waren. Wir machten Jagd auf sie, aber vor der Schrotflinte nahmen sie sich gar wohl in Acht. Sverdrup erlegte ein paar mit der Büchse.

Sie fanden sich in erstaunlicher Menge vor; ich konnte acht bis zehn auf einmal ringsumher zählen. Ruhig saßen sie girrend auf Grashaufen oder Steinen und lauerten gewiß auf Lemminge, die dort, nach den vielen Gängen zu urtheilen, massenhaft vorhanden sein müssen. Wir sahen indessen keinen einzigen.

Oben auf den Höhenzügen hatten wir nach Nordosten eine Aussicht über das Karische Meer. Durchs Fernrohr sahen wir überall Eis am Horizonte und zwar Eis, das ziemlich dicht und schwer aussah; aber zwischen diesem und der Küste befand sich offenes Wasser in einer breiten Rinne, soweit wir im Südosten sehen konnten.

Mehr konnten wir hier nicht erfahren, aber es war im Grunde auch genug. Es hatte wenigstens den Anschein, daß ein Durchkommen möglich war, und wohl zufrieden kehrten wir zum Boote zurück. Hier machten wir aus Treibholz ein Feuer an und kochten einen herrlichen Kaffee.

Sobald der Kessel über einem solchen Feuer summte und wir uns daneben ausstrecken und eine friedliche Pfeife rauchen konnten, fühlte sich Sverdrup in seinem Element; da wurde ihm die Zunge gelöst, und eine Anekdote folgte der andern. War das Land auch noch so trist und öde, wenn nur genug Treibholz am Strande aufzufinden war, sodaß er ein ordentliches Feuer anmachen konnte — je größer, desto besser — dann glänzten seine Augen; das war sein Eldorado. Deshalb gefiel ihm auch später die sibirische Küste so gut. Ein richtiger Ort zum Ueberwintern, meinte er.

Auf dem Heimwege fuhren wir mit voller Fahrt auf eine unterseeische Klippe — das Boot stampfte ein paarmal und glitt hinüber; aber im selben Augenblick, als es auf die andere Seite fiel, schlug die Schraube an den Felsen, sodaß das Achterende hoch in die Luft flog und die Maschine sich mit rasender Geschwindigkeit umdrehte; alles dies in weniger als einer Secunde. Ich kam zu spät, um zu stoppen. Unglücklicherweise war der eine Schraubenflügel abgeschlagen; aber wir setzten mit dem andern die Fahrt so gut wir vermochten fort. Es ging etwas holperig, aber wir kamen wenigstens vorwärts.

Gegen Morgen näherten wir uns der „Fram“ und kamen an zwei Samojeden vorüber, die ihr Boot auf eine Eisscholle gezogen hatten und dort auf Seehunde warteten. Ich möchte wissen, was sie bei sich dachten, als sie uns mit dem kleinen Boote, ohne Dampf, ohne Segel oder Ruder, vorbeifahren sahen. Wir selbst sahen auf diese „armen Wilden“ mit dem selbstzufriedenen Mitleid des Europäers herab, während wir in bequemen Stellungen weiter sausten.

Aber Hochmuth kommt vor dem Fall. Wir waren noch nicht weit gekommen, als plötzlich — srrrrr — ein entsetzlicher Spektakel entstand; Stücke von zerbrochenen stählernen Federn flogen mir um die Ohren: da hatten wir die Bescherung! Nicht von der Stelle zu bringen war das Boot, weder vorwärts noch rückwärts.

Durch die zitternden Stöße der einflügeligen Schraube war die Lothleine nach und nach in den Bereich des Schwungrades gerathen, und mit einem mal fuhr die ganze Leine in die Maschine und verwickelte sich so gründlich darin, daß diese hätte völlig auseinandergenommen werden müssen, um sie wieder in Ordnung zu bringen. Wir mußten uns in die Demüthigung finden, rudernd zu unserm stolzen Schiffe zurückzukehren, das uns schon lange mit seinen Fleischtöpfen gelockt hatte.

Die Ausbeute des Tages waren verhältnißmäßig gute Nachrichten aus dem Karischen Meer, Geflügel, meistens Gänse und Eisenten, ein Seehund sowie — ein kampfunfähiges Boot. Letzteres setzten jedoch Amundsen und ich wieder völlig in Stand.

Bei dieser Gelegenheit zerstörte ich leider für immer mein Ansehen bei den Russen und Samojeden dieser Gegend. Einige von ihnen waren vormittags an Bord gewesen und hatten mich in Hemdärmeln im Boote gesehen, schweißtriefend und mich abarbeitend, das Gesicht und die bloßen Arme mit Oel und sonstigem Schmutz besudelt. Später kamen sie zu Trontheim und sagten, daß ich unmöglich ein großer Herr sein könne, da ich wie der erste beste Arbeitsmann an Bord mich abplage und schlimmer als ein Vagabund aussähe. Trontheim



Aquarellskizze von Fridtjof Nansen.

F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.

SONNENUNTERGANG AN DER NORDKÜSTE ASIENS.

(Das Land im Norden der Chatanga Mündung. 12. Sept. 1893.)

wußte unglücklicherweise nichts zu meiner Entschuldigung anzuführen; gegen Thatsachen kämpft man vergebens.

Abends gingen einige von uns an Land, um die Hunde zu probiren. Trontheim wählte zehn von ihnen aus und spannte sie an einen Samojedenschlitten. Kaum waren wir jedoch fertig und kaum hatte ich mich aufgesetzt, da erblickte das Gespann einen unglückseligen Fremdling, der in die Nähe gekommen war, und von dannen ging es mit der ganzen Hundemeute, meiner theuern Person und dem Schlitten auf dieses eine Geschöpf los. Es entstand ein Höllenspektakel. Wie wilde Wölfe warfen sich alle zehn über den einen, bissen und



Erster Versuch, mit Hunden zu fahren.

zerrten ihn, wo sie an ihn kommen konnten; Blut floß in Strömen, und der Sünder heulte jämmerlich, während Trontheim wie ein Rasender umherflog und mit seinem langen Stecken nach rechts und links schlug. Samojeden und Russen kamen schreiend von allen Seiten herbei. Ich selbst saß als Zuschauer im Schlitten mitten darin, stumm vor Entsetzen, und etliches Wasser den Berg herabfloß, ehe es mir klar wurde, daß es vielleicht auch für mich etwas zu thun gäbe. Mit gräßlichem Geheul warf ich mich auf einige der schlimmsten Raufbolde, kniff sie in den Nacken und gab so dem Sünder Zeit, sich aus dem Staube zu machen.

Unser Gespann war während der Bataille in Verwirrung

gerathen, und geraume Zeit nahm es in Anspruch, es wieder in Ordnung zu bringen. Endlich war alles zum Abgang bereit. Trontheim schlug mit der Peitsche und rief: prrr, prrr, — und in wilder Fahrt jagten wir davon über Gras, Lehm und Steine, bis uns die Gefahr drohte, quer durch die Lagune der Flußmündung geführt zu werden. Ich stemmte die Füße ein und hielt die Thiere aus Leibeskräften zurück, wurde aber mitgeschleppt. Mit genauer Noth gelang es Trontheim und mir mit vereinten Kräften, die Thiere anzuhalten, gerade als sie ins Wasser wollten, obgleich wir „sass, sass" (Halt, halt) riefen, sodaß es über ganz Chabarowa widerhallte. Endlich gelang es uns, das Hundegespann in eine andere Richtung zu bringen, und es ging so munter von dannen, daß ich genug zu thun hatte, mich festzuhalten. Es war ein erstaunliches Sommergefährt, und wir bekamen Respect vor der Stärke der Hunde, als wir sahen, mit welcher Leichtigkeit sie ein paar Männer auf dieser, gelinde gesagt, schlechten Bahn zogen. Wohl zufrieden gingen wir wieder an Bord — obendrein um eine neue Erfahrung reicher, nämlich, daß das Fahren mit Hunden, wenigstens im Anfange, ziemliche Geduld erfordert.

Das sibirische Hundegeschirr ist von merkwürdig primitiver Form: nur ein dickes Tau oder ein Riemen aus Segeltuch um Rücken und Bauch des Thieres. Oben wird das Tau durch ein Stück Leine festgehalten, das an das Halsband geknüpft wird. Der Zugstrang ist unter dem Bauche befestigt und geht rückwärts zwischen den Beinen durch; er verursacht den Thieren gewiß oft Beschwerden. Als ich entdeckte, daß alle Hunde, mit Ausnahme von vieren, castrirt waren, wurde ich unangenehm überrascht und machte aus meinem Erstaunen kein Hehl. Aber Trontheim war über mich mindestens ebenso verwundert; er erklärte mir, daß in Sibirien die castrirten Hunde als die besten angesehen werden.* Für mich war dies

* Infolge der Reibung des Zugstranges sollen gewöhnliche männliche Hunde sich leicht eine Orchitis zuziehen können.

ein Strich durch die Rechnung, da ich auf Vermehrung der Familie unterwegs gerechnet hatte. Nun mußte ich meine Hoffnung auf die vier männlichen Hunde und „Kvik"*, die Hündin, die ich mitgebracht hatte, setzen.

Am nächsten Tage (1. August) war in Chabarowa eine große kirchliche Feier, das St. Elias-Fest. Samojeden aus nah und fern hatten sich mit ihren Renthiergespannen eingefunden, um den Tag heilig zu halten, indem sie in die Kirche gingen und sich dann total betranken. Wir brauchten am Vormittag nothwendig Leute, die uns halfen, den Kessel und den Trinkwasserbehälter mit frischem Wasser zu füllen; aber es war des Festes wegen schwierig, auch nur einen einzigen Mann aufzutreiben. Schließlich gelang es Trontheim, durch Aussetzen hinreichender Belohnungen einige arme Kerle zu sammeln, denen es am nöthigen Gelde fehlte, um sich am Abend so zu betrinken, als es ein solcher Tag erheischte.

Ich war morgens an Land, theils um die Angelegenheit mit dem Wasservorrath zu ordnen, theils um Versteinerungen zu sammeln, an denen der Felsboden sehr reich ist, besonders auf einem Vorsprunge unter Sibiriakoff's Speicher. Dann machte ich einen Gang auf den Hügel im Westen bei Trontheim's Flaggenstange und spähte nach Westen über das Meer nach der „Urania"; aber nichts war zu sehen als eine ununterbrochene Meereslinie. Reich beladen mit meinen Funden, kehrte ich nach Chabarowa zurück, wo ich natürlich die Gelegenheit benutzte, mir auch die Feier anzusehen.

Schon vom frühen Morgen an waren die Weiber in ihrem schönsten Putz erschienen. Glänzende Farben, Kleiderröcke mit vielen Falten und Stufen, Haarflechten, die weit über den Rücken

* „Kvik" war eine Kreuzung von Eskimohund und Neufundländer, geboren während der von Lieutenant Ryder geleiteten dänischen Expedition nach Ostgrönland (1891—92). Lieutenant Ryder schenkte sie mir, und sie erwies sich als vorzüglicher Schlittenhund.

hinabhingen und mit großen farbigen Schleifen geschmückt waren. Vor dem Kirchgange führten ein alter Samojede und ein junges stattliches Mädchen ein mageres Renthier herbei, das der Kirche geopfert werden sollte — das heißt, der alten Kirche. Auch hier hat, wie schon erwähnt, eine Religionsspaltung sich geltend gemacht, und fast alle Samojeden dieser Gegend gehören dem alten Glauben an und gehen in die alte Kirche. Aber daneben gehen sie auch ein wenig in die neue Kirche, um, soviel ich verstehen konnte, den Priester und Herrn Sibiriakoff nicht zu kränken. Oder geschah es vielleicht, um des Himmelreichs desto sicherer zu sein? Nach dem, was ich darüber von Trontheim erfahren konnte, besteht der Hauptunterschied zwischen den beiden Religionen in der Art und Weise, wie das Zeichen des Kreuzes gemacht wird, oder in etwas Aehnlichem.

Heute war in beiden Kirchen großes Fest. Alle Samojeden statteten zunächst der neuen Kirche einen kleinen Besuch ab, um darauf sofort in die alte Kirche zu strömen. Dort haben sie zwar keinen Priester, aber heute hatten sie sich zusammengethan und dem Priester der neuen Kirche zwei Rubel geboten für Abhaltung eines Gottesdienstes in der alten Kirche, eine Aufforderung, der nach reiflicher Ueberlegung nachgekommen wurde. Mit seinem vollen priesterlichen Pompe trat der Geistliche über die alte Schwelle. Es war indessen gar zu schlechte Luft da drinnen, als daß ich es länger als zwei Minuten aushalten konnte, und ich begab mich wieder an Bord.

Am Nachmittag begann der Lärm und das Geschrei, und je später es wurde, desto ärger wurde es. Es war leicht zu ersehen, daß jetzt der ernsthafteste Theil des Festes seinen Anfang nahm. Einige der Samojeden fuhren mit ihren Renthiergespannen wie rasend auf der Ebene umher. Sie konnten im Schlitten nicht mehr sitzen, sondern lagen oder wurden hinterdrein geschleppt und heulten nur.

Einige meiner Kameraden waren an Land und brachten wenig erbauliche Schilderungen über den Zustand mit. Männer und Weiber ohne Ausnahme schienen betrunken zu sein und taumelten

über den Platz. Besonders ein jüngerer Samojede hatte einen unauslöschlichen Eindruck gemacht. Er setzte sich in einen Schlitten, peitschte auf die Renthiere los und fuhr wie ein Berserker zwischen die Zelte, über festgebundene Hunde, Füchse und was ihm sonst in den Weg kam; dann rollte er vom Schlitten herunter und wurde,



Samojedenzelt in Chabarowa.

wild heulend am Fahrriemen hängend, durch Sand und Lehm geschleift. Der heilige Elias muß sich durch solche Huldigungen außerordentlich geschmeichelt gefühlt haben!

Gegen Morgen wurde das Getöse allmählich schwächer, die ganze Stadt schlief den Schlaf des Trunkenen. Am nächsten Tage war

nicht ein einziger Mann aufzutreiben, um beim Kohlentragen zu helfen; die meisten schliefen den ganzen Tag nach dem nächtlichen Gelage. Wir mußten uns selbst helfen; aber am Abend waren wir noch nicht fertig, und ich fing an ungeduldig zu werden. Die kostbare Zeit verstrich. Die „Urania“ hatte ich schon seit langem aufgegeben. Wir brauchten ja auch nicht mehr Kohlen. Der Wind war seit mehrern Tagen günstig gewesen. Es war Südwind, der das Eis sicherlich nach Norden ins Karische Meer trieb, und Sverdrup war nun absolut sicher, daß wir in offenem Wasser bis zu den Neusibirischen Inseln fahren könnten; insofern habe es keine Eile, meinte er. Aber die Hoffnung ist eine schwache Stütze, und meine Erwartungen waren nicht so sanguinisch. Ich trieb zur Eile an, um so schnell als möglich fortzukommen.

Beim Abendessen überreichten wir Trontheim feierlich König Oskar's Verdienstmedaille in Gold als Anerkennung für die Sorgfalt, womit er seine nicht leichte Aufgabe gelöst, und für den wichtigen Beistand, den er dadurch der Expedition geleistet hatte. Sein ehrliches Gesicht glänzte beim Anblick der hübschen Medaille mit dem farbigen Seidenbande.

Am nächsten Tage (3. August) waren wir endlich zur Abreise fertig, und am Nachmittage wurden die 34 Hunde unter großem Lärm an Bord gebracht. Sie wurden sämmtlich auf dem Verdeck angebunden und sorgten anfangs für mehr musikalische Unterhaltung, als uns lieb war.

Am Abend war endlich die Abschiedsstunde gekommen. Die Maschine wurde geheizt, alles war fertig. Aber ein so dichter Nebel hatte sich eingestellt, daß wir das Land nicht sehen konnten. So kam denn der Augenblick, da unser letzter Freund, Christofersen, von Bord gehen sollte. Wir versahen ihn mit den nothwendigsten Lebensmitteln und einem Theile des Bieres von Ringnes. Während dies ausgeführt wurde, legte man mit fieberhaftem Eifer die letzte Hand an Briefe für die Heimat. Dann ein letzter Hände-

druck, er und Trontheim stiegen ins Boot, und bald waren sie im Nebel verschwunden. Mit ihnen ging die letzte Post nach Hause; mit ihnen zerriß das allerletzte Band.

Ganz allein lagen wir im Nebelmeer. Von jetzt an dürfte schwerlich eine Botschaft von uns die Welt erreichen, bevor wir selbst Nachrichten über unser Glück oder Unglück bringen konnten. Welche Zeiten der Angst für die daheim sollten dazwischenliegen? Freilich war eine Möglichkeit vorhanden, von der Olenek-Mündung, von wo wir infolge der Uebereinkunft mit Baron Toll noch einen Hundetransport holen sollten, Briefe nach Hause zu senden; doch hielt ich dies nicht für wahrscheinlich. Der Sommer war weit vorgeschritten, und ich hatte das Gefühl, als ob die Eisverhältnisse doch nicht so günstig wären, als ich es wünschte.

Trontheim's Reise.

Alexander Iwanowitsch Trontheim hat in der Zeitung des Gouvernements Tobolsk selbst über die lange, beschwerliche Reise berichtet, die er gemacht hatte, um uns die Hunde zu bringen. Der Bericht ist von Herrn A. Kryloff nach Trontheim's Erzählung niedergeschrieben worden.

Ich gebe nachstehend einen kurzen Auszug daraus.

Nachdem der Contract mit Baron Toll abgeschlossen worden, war Trontheim schon am 28. Januar (16. Januar russischen Stils) in Beresoff, wo zu dieser Zeit Jassak-Versammlung* abgehalten wurde und wo deshalb eine Menge Ostjaken und Samojeden versammelt waren. Trontheim machte sich dies zu Nutze und kaufte 33 (soll wol 40 heißen) ausgesuchte Schlittenhunde. Mit diesen zog er nach dem Dorfe Muschi,

* Jassak ist eine Steuer, die von den sibirischen Völkern in Pelzwerk entrichtet wird.

wo er sich zu der „sehr langen Reise" ausrüstete, und damit verging die Zeit bis zum 16. April. Trontheim hatte dann 300 Pud (circa 4900 Kilo) Hundefutter zubereitet, besonders gedörrten Fisch. Für 300 Rubel verpflichtete er den Syrjanen Terentjeff, ihn, die Hunde und das Gepäck mit einer Renthierheerde von 450 Stück nach der Jugor'schen Straße zu befördern. Drei Monate zogen sie mit ihrer Karawane, Renthieren, Hunden, Frauen und Kindern durch die öden Gegenden des nördlichen Sibirien.

Im Anfang ging es durch das Ural-Gebirge. „Ihre Reise war jedoch mehr ein Nomadenleben; man ging nicht gerade aufs Ziel, sondern zerstreute sich über große Flächen und rastete nicht, wo man Lust hatte, sondern wo es für die Renthiere bequem war und wo diese Flechten zur Nahrung fanden. Vom Dorfe Muschi zog die Expedition am Woikara-Flusse entlang bis zu dessen Quellen; aber von hier aus ging es bergan zum Ural durch den Paß Kjaila (Kjola). Während des Marsches über die Gebirgskette suchte man sich möglichst längs des Fußes der Berge zu halten, ohne diese selbst zu passieren. . . . Im nördlichen Ural bemerkte man einen völligen Contrast gegen den südlichen Theil der Gebirgskette, wo der Schnee in den untern Regionen schnell schmilzt und nur auf den Gipfeln liegen bleibt, während hier (im nördlichen Ural) umgekehrt die Berggipfel vom Schnee befreit werden, ehe noch die Sonnenstrahlen ins Thal hinabdringen und den Schnee dort schmelzen. In einzelnen Thälern, besonders in jenen, wo Berge im Süden den Weg sperren, und die mehr nördlichen Winden ausgesetzt sind, bleibt der Schnee den ganzen Sommer liegen.

„Nachdem sie die Ural-Kette überschritten hatten, zogen die Reisenden zunächst den Lemba-Fluß entlang, setzten über denselben und folgten nun jenem ganzen System kleiner Flüsse, deren Namen nicht ein einziger Syrjane kennt. Endlich erreichte die Expedition am 4. Mai den Uswa-Fluß (vermuthlich Ussa), an dem die Hütte des Syrjanen Nikitsa lag." — Dies war „der einzige bebaute Punkt in dieser ungeheuern Ebene von mehr als hundert Werst (Kilometer) Ausdehnung".

Sie rasteten hier zwei Wochen, um die Renthiere ausruhen zu lassen und ihnen Futter zu verschaffen.

„Von den Quellen des Woikara-Flusses bis zur Uswa ist das Terrain nach allen Richtungen hin mit Wald bewachsen. . . . Vom Uswa- bis zum Workuta-Fluß und noch etwas weiter zog Trontheim mit seinem Gefolge durch ziemlich dichten Wald. Mitte Mai wurde der Wald in dem Maße, als sich die Karawane der Tundra näherte, immer dünner, und am 27. Mai wurde er vollständig von schwachem Unterholz abgelöst. Dann begann der Uebergang in niedriges Gebüsch und Kraut, und endlich erschien die unabsehbare Tundra. Um auf der Tundra nicht ohne Brennholz zu sein, wurden dürre Bäume und anderes Holz gefällt und auf acht Schlitten gesammelt." Einen Tag, nachdem sie in der Tundra angekommen waren (29. Mai), zog die Karawane rasch weiter, „da die Syrjanen alles aufboten, um so schnell als möglich an einer Stelle vorüberzukommen, wo vor einigen Jahren eine ganze Renthierheerde ums Leben gekommen war. Solche Stellen kennen die Führer gut und sie thun ihr Möglichstes, sie zu umgehen, da die Thiere leicht angesteckt werden können, wenn sie an den Knochen ihrer verendeten Kameraden nagen. Gnade Gott der Heerde, die davon betroffen wird; die Krankheit verbreitet sich schnell von Thier zu Thier, und im Laufe eines Tages können sie ihr scharenweise erliegen.*

„In dieser Gegend befinden sich viele Sümpfe; das ganze Tiefland bildet einen einzigen zusammenhängenden Morast. Es kam vor, daß man bis an den Gürtel im Wasser gehen mußte; so trabten sie am 5. Juni den ganzen Tag im Wasser umher, in beständiger Angst, daß die Hunde sich erkälten möchten. Am 6. wehte ein starker Nordostwind; in der Nacht trat so starke Kälte ein, daß zwei Renthierkälber erfroren; außerdem wurden zwei erwachsene Thiere von Wölfen geraubt."

---

* Diese Krankheit ist wol Milzbrand oder etwas Aehnliches gewesen.

Oft mußte die Karawane über reißende Ströme setzen, wo es schwierig genug war, einen Uebergang zu finden. Mit Hülfe von Zeltstangen, zuweilen auch Eisstücken, mußte häufig eine Brücke gebaut werden, und man brauchte oft einen ganzen Tag, um hinüberzukommen. Nach und nach wurde der Holzvorrath verbraucht, und es hielt schwer, Essen zu kochen. Wenig Buschholz war zu finden. Am 17. Juni trafen sie „einen syrjanischen Renthierführer, der Handel trieb; von ihm kauften sie zwei Flaschen Wein (Branntwein), die Flasche für 70 Kopeken. Die Begegnung hatte wie gewöhnlich einen sehr freundschaftlichen Charakter und schloß mit gegenseitiger Bewirthung.

„Auf der Tundra kann man weit sehen, und die scharfen Augen der Syrjanen entdecken in einer Entfernung von zehn Kilometer eine andere Heerde oder Rauch von bewohnten Zelten. Deshalb läßt ein Nomade, der auf zehn bis zwölf Kilometer die Anwesenheit eines andern Menschen bemerkt hat, nie die Gelegenheit unbenutzt vorübergehen, ihn im Lager aufzusuchen, mit ihm zu plaudern und sich mit Thee, am liebsten aber mit Branntwein bewirthen zu lassen. Am Tage darauf, am 18. Juni, kamen einige Samojeden, die von der Karawane Kenntniß erhalten hatten, auf vier Schlitten ins Lager. Sie wurden mit Thee bewirthet. Die Unterhaltung, die auf samojedisch geführt wurde, drehte sich um die Gesundheit der Renthiere, um unsere Reise und den Weg nach der Jugor'schen Straße. Nachdem die wenigen Neuigkeiten der Tundra erschöpft waren, zogen sie wieder von dannen."

Ende Juni, nachdem man die Ausläufer des nördlichen Ural passirt hatte, näherte sich die Zeit, zu welcher Trontheim der Abrede gemäß an der Jugor'schen Straße eintreffen sollte, und „er mußte daher die Reise beschleunigen, was sich jedoch mit mehr als 40 Schlitten und 450 Renthieren, ohne die Kälber zu rechnen, nicht leicht machen ließ. Er beschloß daher, die Karawane zu theilen, die Frauen, Kinder und Hausthiere zurückzulassen und selbst ohne Gepäck und nur mit einem Sack Proviant versehen weiter zu ziehen."

Am 28. Juni „wurden daher 30 Schlitten, Zelte u. s. w. zurück-

gelassen mit den Weibern und Kindern, die hier nomadisiren mußten. Die männlichen Syrjanen nahmen 10 Schlitten und zogen mit Trontheim zusammen weiter". Endlich nach langem Umherstreifen erblickten sie am 9. Juli von einem „hohen Berge" aus das Meer und erreichten am nächsten Tage Chabarowa, wo Trontheim erfuhr, „daß noch kein Dampfschiff in der Jugor'schen Straße angelangt sei und sich auch kein Segel gezeigt habe". Zu dieser Zeit war der ganze Strand an der Jugor'schen Straße sowie das Meer, soweit man sehen konnte, mit Eis bedeckt, das von nördlichen Winden dorthin getrieben worden war. Erst am 22. Juli war das Meer völlig offen. Während des Wartens auf die „Fram" verkürzte sich Trontheim die Zeit damit, auf die Jagd zu gehen sowie Ausflüge mit seinen Hunden zu machen, die in ausgezeichneter Verfassung waren. Nicht selten war er in der Sibiriakoff'schen Colonie ein Sammelpunkt für die Samojeden ringsum, die in bedeutender Zahl kamen, um ihre Waaren abzusetzen.

Ein trauriges Bild bot sich ihm in der kleinen, „von der übrigen Welt verlassenen" Colonie dar. Jedes Jahr finden sich hier im Sommer, hauptsächlich aus Pustosersk, zwei bis drei Kaufleute oder handeltreibende Bauern (Aufkäufer) ein, um von den Samojeden und theilweise auch von den Syrjanen Waaren einzutauschen: Bärenfelle, Speck, Seehundsfelle, Renthierhäute u. s. w. gegen Thee, Zucker, Mehl, Hausgeräth u. dergl. Kein Kauf oder Verkauf geht ohne Branntwein vor sich, nach welchem die Samojeden in hohem Grade lüstern sind.

„Nachdem ein Kaufmann einen armen Kerl betrunken gemacht hat, plündert er ihn aus, indem er alles, was er haben will, für einen Spottpreis kauft; zum Schlusse zeigt es sich dann, daß der Samojede «seinem Wohlthäter» noch etwas schuldig geblieben ist. Alle Händler, die nach der Colonie kommen, führen Branntwein mit sich, und deshalb herrscht hier den ganzen Sommer hindurch eine erschreckliche Völlerei. Wie groß der Absatz ist, kann man daraus schließen, daß die Buden der Kaufleute voll Branntweinfässer sind. Polizeiaufsicht existirt nicht und würde auch schwer zu organisiren sein.

„Sobald im Winter Schlittenbahn ist, kehren die Karawanen der russischen Kaufleute mit ihren Renthieren aus der Colonie nach Hause zurück, beladen mit leeren Wein-(Branntwein-)Fässern und den Waaren, die sie eingetauscht haben.

„Am 30. Juli (soll der 29. heißen) entdeckte Trontheim vom Strande aus erst Rauch und bald darauf ein Dampfschiff. Kein Zweifel — dies war die «Fram». In einem kleinen Samojedenboot fuhr er dem Schiffe entgegen und rief auf russisch, man möchte ihn aufnehmen. Vom Dampfschiffe aus wurde gefragt, wer er sei, und als er seinen Namen nannte, wurde er aufgenommen. Hier traf er Nansen selbst, der eine fettige Arbeitsjacke trug. Er ist ein noch ganz junger Mann von mittlerer Größe." Es folgt eine schmeichelhafte Beschreibung des Führers der Expedition und der Verhältnisse an Bord.

„Es ist augenscheinlich", fährt er fort, „daß dies eine Familie ist, einig und von einem Gedanken beseelt, an dessen Durchführung alle leidenschaftlich arbeiten. Alle schwere und grobe Arbeit an Bord ist gleichmäßig vertheilt, und es gibt keinen Unterschied zwischen dem einfachen Matrosen und dem Kapitän oder dem Chef der Expedition selbst. . . . An der allgemeinen Arbeit nimmt auch der Doctor theil, und diese Gemeinschaft in der Arbeit ist ein Band, das die ganze Expedition zusammenhält. Ein solches Verhältniß unter der Mannschaft der Expedition machte einen sehr angenehmen Eindruck auf Trontheim, und gerade dieses berechtigt mehr als alles andere zu der Hoffnung, daß die Expedition sich in schwierigen Augenblicken zu helfen wissen wird.

„A. J. Trontheim war täglich an Bord und nahm theil an Frühstück und Mittagessen. Nach seiner Ansicht ist das Fahrzeug ausgezeichnet gebaut und ohne irgendwelchen Mangel. Die Kajüten sind geräumig und mit Comfort eingerichtet; es findet sich eine ausgezeichnete Bibliothek mit den besten Werken der classischen europäischen Literatur vor, verschiedene musikalische Instrumente, von einem schönen

Concertflügel* bis zur Flöte und Guitarre, sowie Schach- und Damenbrett, alles zur Zerstreuung für die Mannschaft."

Darauf folgt eine Beschreibung der „Fram", ihrer Ausrüstung und des Proviants. Besondern Eindruck scheint auf Trontheim gemacht zu haben, daß wir keinen Wein (Branntwein) an Bord hatten.

„Nur in der Apotheke", bemerkt er, „sollen sich zwanzig bis dreißig Flaschen vom besten Cognac — reiner Spiritus — in denaturirtem Zustande befinden. Nach Nansen's Meinung ist der Genuß von Branntwein in den nördlichen Regionen schädlich und kann auf einer so schwierigen und gefährlichen Reise von sehr traurigen Folgen begleitet sein; Nansen hat es daher für zweckmäßiger befunden, den Branntwein durch Fruchtsäfte und verschiedene Süßigkeiten zu ersetzen, von denen sich eine Menge an Bord befinden.

„Im Hafen verbringt die Mannschaft den größten Theil des Tages zusammen; trotz der Gemeinschaftlichkeit der Arbeit sind die Pflichten eines jeden Theilnehmers bis aufs kleinste festgesetzt. An den Mahlzeiten nehmen alle theil, mit Ausnahme des amtirenden Kochs; seine Arbeit wird abwechselnd übernommen. Gesundheit und Freude liest man auf allen Gesichtern; Nansen's unerschütterlicher Glaube an einen glücklichen Ausgang des Unternehmens flößt der ganzen Besatzung Muth und Vertrauen ein.

„Am 3. August wurden auf der «Fram» Kohlen aus dem Schiffsraum nach dem Heizraum (Kohlenbunker) hinuntergetragen. An dieser Arbeit betheiligten sich sämmtliche Mitglieder der Expedition, Nansen an der Spitze. Die Arbeit ging in bester Eintracht munter von statten. An demselben Tage probirten Nansen und seine Begleiter am Strande die Hunde. Man spannte acht (soll heißen zehn) Hunde vor einen

* Damit ist wol unser Harmonium gemeint. An sonstigen musikalischen Instrumenten besaßen wir eine Ziehharmonika, und einer der Theilnehmer hatte außerdem eine Flöte, eine Violine und einige Mundharmonikas.

Schlitten, auf dem drei Personen saßen. Nansen erklärte, mit den Hunden sehr zufrieden zu sein, und dankte Trontheim für die gute Wahl, die er getroffen habe, sowie dafür, daß die Hunde in so gutem Zustande waren. Nachdem die Hunde in Empfang genommen und auf das Schiff gebracht worden waren*, wandte sich Trontheim an Nansen mit der Bitte um ein Zeugniß über genaue und sorgfältige Ausführung des übernommenen Auftrags. Nansen antwortete hierauf: «O nein, Zeugniß und Atteste sind zu wenig. Sie haben Ihre Aufgabe gewissenhaft ausgeführt und haben dadurch der Expedition einen sehr großen Dienst geleistet. Ich habe den Auftrag, Ihnen von unserm König eine goldene Medaille zu überreichen für die große Hülfe, die Sie uns gebracht haben.» Mit diesen Worten übergab Nansen Herrn Trontheim eine sehr große, mit einer Krone geschmückte goldene Medaille.

„Auf der Vorderseite der Medaille befindet sich folgende Inschrift: «Oscar II, Norges og Sveriges konge. Broderfolkenes vel.» (Oskar II., König von Schweden und Norwegen. Das Wohl des Brudervolkes.)

„Und auf der Rückseite: «Belønning for fortjenstlig virksomhed. A. I. Trontheim.» (Belohnung für verdienstvolle Thätigkeit. A. J. Trontheim.) Zugleich übergab Nansen Trontheim auch ein schriftliches Zeugniß über die ausgezeichnete Weise, in der er seine Aufgabe gelöst habe, und bestätigte, daß er dafür mit einer Medaille belohnt worden sei. Am selben Tage** zur Nachtzeit entschloß sich Nansen, den Anker zu lichten und seine sehr lange Reise anzutreten, ohne die Ankunft der Kohlenjacht «Urania» abzuwarten, die seiner Meinung nach durch Eis zurückgehalten worden war. Trontheim nahm am Abend Abschied von der ganzen Besatzung mit dem herzlichen Wunsche, die Expedition möchte ihr Ziel glücklich erreichen. Mit ihm verließ

* Wie man sieht, muß hier ein Gedächtnißfehler vorliegen; es war am Abend vorher.

** Das war aber am Tage darauf.

auch der Secretär eines der leitenden Londoner Blätter, Herr Ole Christophorsen*, das Schiff. Er hatte Nansen von Vardö her begleitet. Beim Abschied gab Nansen ihnen einen reichlichen Vorrath Proviant mit, da Christophorsen und Trontheim die Ankunft der «Urania» abwarten mußten, um mit diesem Schiffe zurückzukehren. Genau 12 Uhr nachts zwischen dem 4. und 5. August gab die «Fram» das Abfahrtssignal und steuerte dem Meere zu."

Am 7. August kam endlich die „Urania" nach Chabarowa. Wie ich angenommen hatte, war sie durch das Eis aufgehalten worden, war aber schließlich ohne Schaden durchgekommen. Am 11. August konnten dann Christofersen und Trontheim mit dem Schiffe heimwärtsziehen und erreichten am 22. August Vardö, nachdem es ihnen zum Schluß mit der Kost ziemlich schlecht gegangen war. Die Jacht, die ihren Heimatsort Brönö im Mai verlassen hatte, war nämlich für eine so lange Reise nicht genügend ausgerüstet, und die letzten Tage hatten sie meistens nur trockenen Schiffszwieback, Wasser und — Läuse.

---

* Ich glaube, Christofersen, nicht Christophorsen, hat in seinem Leben nie mit einer englischen Zeitung etwas zu thun gehabt.

Viertes Kapitel.

Fahrt durch das Karische Meer.

Nachdem Christofersen und Trontheim uns verlassen hatten, konnten wir erst ziemlich spät in der Nacht vom 4. zum 5. August in See stechen. Das Fahrwasser war hier zu gefährlich, als daß wir die Abfahrt in dem dichten Nebel früher hätten wagen dürfen. Aber dann wurde es klar und das Petroleumboot wurde bereit gehalten. Ich wollte darin vorausfahren, um das Fahrwasser auszulothen.

Um Mitternacht fuhren wir ab; Scott-Hansen stand vorn mit dem Handloth. Zunächst nordwestwärts nach der Spitze der Insel Waigatsch, wie Palander vorschreibt, dann weiter durch die Straße, nahe der Insel. Der Nebel war oft so dicht, daß wir die „Fram“, die unmittelbar hinter uns kam, kaum durchschimmern sehen konnten, ebenso konnten sie an Bord unser Boot nicht erblicken. Aber solange wir Wasser genug hatten und sehen konnten, daß sie an Bord den richtigen Kurs einhielten, fuhren wir drauf los. Bald wurde der Nebel wieder etwas lichter. Aber die Tiefe war gerade nicht bedeutend; wir hatten beständig nur 9 und 10 Meter, dann wurden es 8 und schließlich 7. Das war gar zu wenig. Wir wendeten und gaben der „Fram“ Zeichen zum Stoppen. Darauf hielten wir weiter vom Lande ab und bekamen tieferes Wasser, sodaß die „Fram“ wieder mit voller Fahrt vorwärts gehen konnte.

Ab und zu bekam die Maschine wieder ihre gewohnten Nücken



Jacobsen. Johansen. Blessing. Sverdrup. Nansen. Scott-Hansen.

Bei Tisch (das obere Ende der Tafel).

und blieb stehen. Ich mußte mehr Gasöl auffüllen, um sie wieder in Gang zu bringen. Während ich damit beschäftigt bin, hebt sich das Boot in den Wellen — etwas Oel wird verschüttet und fängt Feuer. Das flammende Oel breitet sich auf dem Boden des Fahrzeugs aus, wo schon vorher ziemlich viel Oel verschüttet war. Im Nu war das ganze Achterdeck ein einziges Flammenmeer; auch meine Kleider, die mit Oel bespritzt waren, fingen Feuer. Ich mußte nach vorn laufen, und die Situation sah einen Augenblick kritisch aus, zumal ein großes, bis an den Rand gefülltes Spülbecken ebenfalls Feuer fing. Nachdem meine brennenden Kleider gelöscht waren, eilte ich wieder nach hinten, ergriff das Becken und goß das brennende Oel ins Meer, wobei ich meine Finger arg verbrannte. Sofort stand die ganze Wasserfläche ringsum in hellen Flammen. Dann faßte ich den Schöpfeimer und füllte damit Wasser ins Boot, soviel ich nur vermochte. Bald war das Schlimmste beseitigt. Von Bord der „Fram" aus sah sich das Ganze freilich unheimlich genug an, und man stand mit Tauen und Rettungsgürteln bereit, um sie uns im Nothfalle zuzuwerfen.

Bald waren wir außerhalb der Jugor'schen Straße. Der Nebel war inzwischen so weit geschwunden, daß wir das niedrige Land um uns, weiter draußen das Meer, und in der äußersten Entfernung das Treibeis sehen konnten. Um 4 Uhr morgens (4. August) glitten wir an der Sokolij- oder Falken-Insel vorüber und hinaus in das gefürchtete Karische Meer. Jetzt sollte unser Schicksal entschieden werden.

Bevor ich die Heimat verließ, hatte ich stets gesagt: wenn wir nur erst glücklich durch das Karische Meer und am Kap Tscheljuskin vorbeigekommen sind, dann ist das Schlimmste überstanden. Die Aussichten waren nicht schlecht. Nach Osten eine offene Rinne am Lande entlang, soweit man von der Ausgucktonne aus sehen konnte.

Anderthalb Stunden später waren wir an der Eiskante. Das Eis war so dicht, daß nicht daran zu denken war, uns hineinzu-

wagen. Gegen Nordwest schien es viel loser zu sein, und es zeigte sich ziemlich viel blaue Luft am Himmel.* Wir fuhren daher in südöstlicher Richtung am Lande entlang durch zertheiltes Eis, hielten uns aber am Vormittage mehr seewärts, da blaue Luft im Osten und Nordosten auf offeneres Fahrwasser deutete. Um 3 Uhr nachmittags wurde das Eis jedoch so dicht, daß ich es für gerathen hielt, wieder in die Rinne, die sich am Lande hinzog, hineinzulenken. Freilich wäre es möglich gewesen, uns den Durchgang durch das hier im Meere befindliche Eis zu erzwingen, wir hätten aber auch festsitzen können, und uns dieser Gefahr auszusetzen war es noch zu früh.

Nachdem wir am nächsten Morgen (5. August) längs der Küste vor die Mündung des Kara-Flusses gekommen waren, hielten wir den Kurs auf die Halbinsel Jalmal. Bald hatten wir dieses Tiefland in Sicht, kamen aber am Nachmittag in Nebel und dichtes Eis. Am nächsten Tage war es nicht besser. Wir befestigten dann das Schiff an einem großen Toroß**, der an der Küste von Jalmal auf dem Grunde lag.

Am Abend gingen einige von uns an Land. Das Wasser war so seicht, daß das Boot eine gute Strecke vom Ufer entfernt sitzen blieb und wir an Land waten mußten. Es war ein flacher, glatt gewaschener, sandiger Strand, den das Meer zur Flutzeit ganz überspülte; dahinter erhob sich ein steiler sandiger Abhang bis zu einer Höhe von 10 bis 12, stellenweise bis 20 Meter.

Wir streiften ein wenig umher. Flach und kahl überall. Alles Treibholz, das sich vorfand, war im Sande vergraben und gänzlich durchnäßt. Kein Vogel zu sehen, außer einigen Schnepfen. Wir

---

* Das weiße Eis wirft einen hellen Widerschein an den Himmel, sodaß dieser da, wo Eisfelder vorhanden sind, eine weißliche Färbung hat; überall, wo offenes Wasser ist, ist der Widerschein dagegen blau oder dunkel. Der Eismeerfahrer kann daher am Aussehen des Himmels erkennen, wie das Fahrwasser in der Ferne beschaffen ist.

** Torosse (aus dem Russischen) sind Trümmer des Meereises, die, übereinander geschoben und allmählich an den Kanten abgerundet, zu ungeheuern Blöcken zusammenfrieren.

kamen an ein Gewässer, und aus dem Nebel vor mir hörte ich den Laut einer Lumme, sah aber kein lebendes Wesen. Die Nebelwand versperrte die Aussicht, wohin man sich wenden mochte.

Fährten von Renthieren gab es genug, aber selbstverständlich nur von den zahmen Thieren der Samojeden. Es ist dies ja das Land der Samojeden. Ach, so öde und traurig!

Der Botaniker war der einzige, der eine Beute machte. Lieblich lächelnd schauten in diesem Lande der Nebel die Blumen hier und dort hervor, gleich einer Botschaft aus einer lichtern Welt. Wir



Landung an der Halbinsel Jalmal.

gingen über die Ebene weit landeinwärts, fanden aber nur Gewässer mit niedrigen Landengen und Höhenzügen dazwischen. In der Ferne hörten wir oft Lummen schreien, erblickten aber nie eine. Alle diese Gewässer hatten eine auffallend kreisrunde Form mit jähen Uferhängen ringsum, als wenn sie sich ihr Bett in die Sandebene selbst gegraben hätten.

Aus den Rudern des Bootes und einem Presenning hatten wir eine Art Zelt hergestellt. Glücklicherweise fanden wir etwas trockenes Holz, und bald duftete uns im Zelte ein warmer, erquickender Kaffee entgegen. Nachdem wir gegessen und getrunken hatten und die Pfeifen

angezündet waren, überraschte uns Johansen dadurch, daß er — dick und satt, wie er war — auf dem schweren feuchten Sandboden vor dem Zelte, im langen Offiziersmantel und den Wasserstiefeln, die halb voll Wasser waren, einen Saltomortale nach dem andern zum besten gab.

Um halb sieben Uhr morgens (7. August) waren wir wieder an Bord. Der Nebel hatte sich zerstreut; aber das Eis, das mit der Gezeitenströmung hin und her getrieben wurde, sah nach Norden zu so dicht aus wie zuvor.

Vormittags hatten wir Besuch von einem Boote mit zwei stattlichen Samojeden, die gut aufgenommen und mit Essen und Taback tractirt wurden. Sie gaben uns zu verstehen, daß sie weiter landeinwärts gegen Norden in Zelten wohnten. Mit Gaben beschenkt kehrten sie wieder nach Hause zurück.

Es waren die letzten Menschen, mit denen wir zusammentrafen.

Am nächsten Tage (8. August) war das Eis immer noch dicht, und da nichts zu unternehmen war, gingen einige von uns am Nachmittag wieder an Land, theils um mehr von dieser wenig bekannten Küste zu sehen, theils um, wenn möglich, das Samojedenlager zu finden und dort Felle und Renthierfleisch einzutauschen.

Es ist ein eigenthümliches Flachland. Nichts als Sand, überall Sand. Noch flacher, noch einsamer als das Land an der Jugor'schen Straße, ein noch weiterer Gesichtskreis.

Ueber der Ebene lag ein grüner Teppich aus Gras und Moos, hin und wieder vom Winde zerzaust, der ihn aufgewühlt und den Flugsand darüber hingefegt hatte. Aber so weit wir auch gingen und so viel wir auch suchten, wir fanden kein Samojedenlager. Das einzige, was wir erreichten, war, in weiter Entfernung drei Männer zu sehen, die sich indessen, sobald sie uns erblickten, so schnell als möglich aus dem Staube machten.

Wild gab es nicht viel. Einige Schneehühner, Goldregenpfeifer und Eisenten waren so ziemlich alles. Unsere hauptsächlichste Ausbeute

waren wiederum eine Sammlung Pflanzen und einige geologische und geographische Beobachtungen. Diese ergaben, daß die Küste an dieser Stelle in den Karten mehr als einen halben Längengrad (36—38 Minuten) zu weit nach Westen verlegt ist.

Erst am nächsten Vormittag (9. August) kamen wir wieder an Bord. Das Eis schien jetzt im Norden etwas lockerer geworden zu sein. Um 8 Uhr abends begannen wir endlich aufs neue unsere Fahrt nach Norden. Wir fanden leicht passierbares Eis, bis wir drei Tage später in offenes Fahrwasser kamen.



Auf der Halbinsel Jalmal.

Am Sonntag (13. August) steuerten wir ins offene Karische Meer an der Nordspitze der Halbinsel Jalmal und an Bjelyj-Ostrow (Weiße Insel) vorüber. Nirgends war Eis zu erblicken. Während der folgenden Tage hatten wir beständig starke Ostwinde, die sich oft bis zur Brise steigerten. Wir fuhren fort, unter Segel zu kreuzen, um ostwärts zu kommen, aber die „Fram" ist bei Gegenwind kaum als ein guter Segler zu bezeichnen, da sie breit und ohne Kiel ist. Die Strömung war zu stark und die Aussicht, vorwärts zu kommen, dementsprechend gering. Im Schiffsjournal heißt es fortwährend:

Gegenwind, Gegenwind. Es war mehr als einförmig, aber da es für die Schiffahrt in diesem Meere ein Interesse haben kann, will ich die wichtigsten Einzelheiten anführen, besonders wo es sich um die Eisverhältnisse handelt:

„Montag (14. Aug.) kreuzten wir nur unter Segel gegen starken Wind. Einzelne Eisstücke waren während der Hundewache (12—4 Uhr morgens) zu erblicken; später zeigte sich aber kein Eis innerhalb des Gesichtskreises.

„Dienstag (15. Aug.). Während der Hundewache legte sich der Wind, die Segel wurden festgemacht und der Kessel geheizt. Um 5 Uhr morgens begannen wir ostwärts durch eisfreies Meer zu dampfen, aber am Nachmittage frischte der Wind aus Ostnordost wieder auf, und wir mußten unter Dampf und Segel kreuzen. Einzelne Eisstreifen wurden gegen Abend und während der Nacht sichtbar.

„Mittwoch (16. Aug.). Da das Karische Meer in so erstaunlicher Weise eisfrei zu sein schien und schwere Wellen aus Nordosten kamen, entschlossen wir uns, soweit es gehen mochte, einen nördlichen Kurs zu halten; wenn es sein mußte, bis zur Einsamkeit-Insel. Aber gegen halb vier Uhr nachmittags zeigte sich vor uns ein dichter Eisstreifen, sodaß wir wenden mußten. Steife Brise und Seegang. Wir kreuzen fortgesetzt in östlicher Richtung längs der Eiskante.

„Am Abend hätten wir beinahe das Petroleumboot verloren. Es wurde von den Wellen unabläßig mit Wasser gefüllt, an zwei Stellen wurde der Rand weggebrochen, und die schweren Davits, in denen es hing, krümmten sich, als wären sie aus Kupferdraht. Im letzten Augenblick gelang es, das Boot an der Seite festzumachen, während die Wellen uns überfluteten. Ein Mißgeschick nach dem andern schien dieses Boot zu verfolgen.

„Donnerstag (17. Aug.). Wir kreuzen nach wie vor in östlicher Richtung unter Segel und Dampf durch lockeres Eis in der Nähe des Randes des festen Eises. Immer noch Sturm und, sobald wir die Nase ein wenig aus dem Eise herausstecken, schwerer Seegang.

„Freitag (18. Aug.). Anhaltend Sturm. Wir steuern südöstlich. Halb fünf Uhr morgens erblickt Sverdrup Land, südlich von uns; er war gerade in der Tonne, um nach Bären und Walrossen auf den Schollen auszuschauen."

Um 10 Uhr vormittags war ich oben, mich umzusehen. Wir waren kaum mehr als 20 Kilometer vom flachen Lande entfernt, das von derselben Beschaffenheit wie Jalmal zu sein schien, mit Gras bedeckt und mit steilen, sandigen Abhängen. In der Nähe des Landes war das Wasser seichter. Nicht weit von uns lagen Torosse auf dem



Die „Fram" im Karischen Meere.

Grunde. Das Senkblei zeigte immer weniger und weniger Wasser; halb zwölf Uhr waren es nur noch 16 Meter; aber um 12 Uhr hatten wir mit einem mal wieder 40 Meter, und darauf nahm die Tiefe wieder fortwährend zu.

Zwischen dem Lande und dem Grundeise, leewärts* von uns, hatte es das Ansehen, als ob sich dort eine Rinne mit etwas tieferm Wasser befände, wo nicht soviel Eis auf dem Grunde lag. Es war schwer

* Lee bezeichnet die Seite, nach welcher der Wind weht.

zu glauben, daß hier thatsächlich ein neues Land sein sollte, wo doch sowol Nordenskiöld als Eduard Johannesen und vielleicht mehrere Russen vorbeigekommen waren, ohne etwas zu sehen. An unsern Beobachtungen ließ sich aber nicht zweifeln, und das Land erhielt sofort nach seinem Entdecker den Namen Sverdrup-Insel.

Da wir immer noch viel Eis luvwärts* hatten, setzten wir unsern südöstlichen Kurs fort und hielten uns so nahe als möglich am Winde. Es war klares Wetter, und um 8 Uhr bekamen wir das Festland bei der Dickson-Insel in Sicht.

Unsere Absicht war gewesen, hier zu ankern, um unsere Post für die Heimat in einem Depot niederzulegen. Kapitän Wiggins hatte versprochen, die Briefe auf seiner Reise nach dem Jenissei von hier abzuholen. Mittlerweile hatte sich aber der conträre Wind gelegt, die Gelegenheit war günstig und die Zeit kostbar. Wir verzichteten daher darauf, unsere Post zu befördern, und setzten den Kurs an der Küste entlang fort.

Das Land ist hier ganz verschieden von Jalmal. Wenn es auch nicht hoch ist, so ist es doch ein Bergland mit Schneeflecken und hie und da mit größern Schneeflächen, die sich oft bis zum Strande hinunter erstrecken.

Am nächsten Vormittag (19. August) bekam ich die südlichste der Kamennyj-Inseln (Felsige Inseln) in Sicht.

Wir steuerten darauf zu, um zu sehen, ob nicht irgendwelche Thiere zu finden seien; aber nichts war zu erblicken. Die Insel erhebt sich auf allen Seiten gleichmäßig aus dem Meere, hat aber abschüssige Uferstrecken. Diese bestehen zum größern Theil aus Felsen, die bald als festes Gestein, bald als verwitterte Gesteinstrümmer zu Tage treten.

Dem Anscheine nach war es ein geschichtetes Gestein mit stark schräg liegenden Schichten. Im übrigen ist die Insel mit einer Menge

* Luv bezeichnet die Seite, von welcher der Wind herkommt.

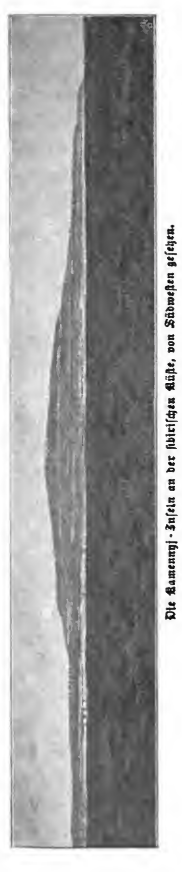
Grus bedeckt, der zum Theil mit größern Trümmern vermischt ist, und die ganze nördliche Landzunge scheint aus Sand zu bestehen, der steil zum Strande abfällt.

Was bei der Insel am meisten ins Auge fällt, sind ihre ausgeprägten Strandlinien.

Der Spitze zunächst befindet sich eine besonders hervortretende Strandlinie, die sich auf der West- und Nordseite als scharfer Absatz zeigt und sich wie ein dunkles Band quer über die Länge der Insel erstreckt. Näher dem Strande sah man ebenfalls mehrere deutliche Strandlinien. Alle gleichen in ihrer Form der obersten mit ihren steilen Absätzen und sind ersichtlich auf dieselbe Weise gebildet: durch die Thätigkeit der See und insbesondere des Eises. Wie die oberste sind auch die übrigen am ausgeprägtesten auf der West- und Nordseite der Insel, die dem offenen Meere besonders ausgesetzt sind.

Für den, der die Geschichte der Erde studirt, sind diese Spuren eines frühern Meeresniveaus von großem Interesse, weil sie eine Hebung des Landes oder eine Senkung des Meeresspiegels seit ihrer Bildung andeuten, Niveauveränderungen, welche die ganze Nordküste Sibiriens ebenso wie die Küste Skandinaviens nach der großen Eiszeit erfahren haben.

Nördlich von dieser Insel sahen wir sonderbarerweise keine der Inseln, die nach Nordenskiöld's Karte nordöstlich von den



Die Kamennyj-Inseln an der sibirischen Küste, von Südwesten gesehen.

Kamennyj-Inseln in einer Reihe liegen sollen. Dagegen peilte ich ein paar andere ungefähr in rechtweisend östlicher Richtung. Am nächsten Morgen kamen wir auch etwas weiter im Norden an einer kleinen Insel vorüber.

An Vögeln sahen wir in diesen Gegenden nur ein paar Schwärme wilder Gänse, einige Raubmöven (Stercorarius crepidatus und St. Buffonii), sowie ein paar andere Möven und Seeschwalben.

Sonntag (20. August) war das Wetter so schön wie selten. Blaues Meer, glänzender Sonnenschein und schwacher Wind, immer noch aus Nordost. Am Nachmittage langten wir bei den Kjellman-Inseln an, die wir aus Nordenskiöld's Karte nach ihrer Lage erkennen konnten; südlich davon fanden wir aber viele unbekannte Inseln.

Alle haben abgerundete Formen und gleichen Holmen, die von den Gletschern der Eiszeit abgescheuert worden waren. Die „Fram“ ging auf der Nordseite der größten Insel, die wir später Renthier-Insel nannten, vor Anker, und während der Kessel aufs neue mit Wasser gefüllt wurde, wollten einige von uns zur Jagd an Land.

Wir waren noch nicht von Bord gekommen, als der Steuermann von der Tonne aus Renthiere entdeckte. Da kam Leben in die Gesellschaft, alle Mann wollten mit; der Steuermann selbst war vor Jagdeifer wie verstört, seine Augen waren weit geöffnet, und die Hände zitterten ihm, als wenn er betrunken wäre.

Erst im Boote fanden wir Zeit, uns nach den Renthieren des Steuermanns umzuschauen. Vergebens, keine Spur lebender Wesen war auf irgendeiner Seite zu sehen! Doch — nahe dem Lande sahen wir endlich einen großen Schwarm wilder Gänse vom Strande heraufwackeln. Und zu unserer Schande müssen wir gestehen, es wurde die Vermuthung laut, daß der Steuermann Gänse gesehen habe, ein Verdacht, den er anfangs verächtlich von sich wies. Nach und nach sank seine Sicherheit. Aber, man kann ja selbst einem Steuermann unrecht thun. Das erste, was ich sah, als ich ans Land sprang, waren alte Renthierfährten.

Sofort stieg das Selbstvertrauen des Steuermanns wieder; er flog von Spur zu Spur, schaute und schwor darauf, daß er Renthiere gesehen habe.

Auf dem ersten Hügel angekommen, sahen wir mehrere Thiere auf einer Ebene südlich von uns; da aber der Wind aus Norden wehte, mußten wir zurück, um ins Lee zu kommen, und uns am Strande entlang von Süden her nähern. Der einzige, der dies nicht billigte, war der Steuermann; mit fieberhaftem Eifer wollte er blindlings auf einige Renthiere losstürmen, die er im Osten gesehen zu haben glaubte; natürlich das sicherste Mittel, das Feld von den Thieren zu säubern. Er erhielt die Erlaubniß, mit Scott-Hansen, der eine magnetische Beobachtung anstellen sollte, zurückzubleiben, mußte aber versprechen, sich nicht eher vom Flecke zu rühren, als bis er Ordre bekäme.

Auf dem Wege am Strande kamen wir an einem Schwarm Gänse nach dem andern vorbei; sie streckten die Hälse vor, gingen ein wenig zur Seite, bis wir ganz nahe waren, und flogen dann endlich davon. Eine kurze Strecke weiter erblickten wir ein paar Renthiere, die wir vorher nicht bemerkt hatten. Wir hätten sie leicht anpirschen können, hatten aber Sorge, dadurch den andern, die sich südlicher befanden, unter den Wind zu kommen. Endlich waren wir auch leewärts von diesen; aber sie ästen mitten in einer flachen Ebene, sodaß es durchaus nicht leicht war, sie anzupirschen. Keine Erhöhung, nicht ein Stein, um sich dahinter zu verstecken. Das einzige, was wir thun konnten, war, eine lange Schützenlinie zu bilden und nach Möglichkeit vorzurücken, um sie, so gut es ging, zu umgehen. Mittlerweile hatten wir einen andern Trupp Renthiere weiter im Norden erblickt. Aber zu unserm Erstaunen jagten sie plötzlich ostwärts über die Ebene von dannen — war es der Steuermann, der sich nicht länger zu halten vermochte?

Vom Strande aus, etwas weiter nach Norden, erstreckte sich eine Senkung bis zu den Renthieren, die uns am nächsten waren. Von

hier aus war es vielleicht möglich, ihnen auf Schußweite nahe zu kommen. Ich ging zurück, um einen Versuch zu machen, während die Uebrigen auf ihrem Platze in der Schützenlinie verbleiben sollten.

Die See lag gerade vor mir, ruhig und schön. Am Horizont war die Sonne vor einem Augenblick ins Meer gesunken. Der Himmel erglühte in der hellen Nacht. Ich mußte einen Augenblick innehalten: inmitten all dieser Pracht treibt der Mensch sein Raubthierhandwerk! ... Da sehe ich gegen Norden einen dunkeln Fleck sich den Hügel hinabbewegen, wo der Steuermann und Scott-Hansen sein sollten; er theilt sich in zwei Theile, von denen der eine sich östlich gerade luvwärts von den Thieren, die ich anpirschen sollte, bewegt. Es konnte nicht mehr lange dauern, bis diese die Gefahr wittern und flüchtig werden würden; also hieß es sich beeilen. Es waren gerade nicht die frömmsten Wünsche, die auf die Häupter der beiden niederhagelten.

Die Senkung war nicht so tief, als ich erwartet hatte. Die Seiten waren gerade hoch genug, mich zu decken, wenn ich auf allen Vieren kroch. In der Mitte große Steine und lehmiger Grus, durch einen kleinen Bach aufgeweicht. Die Renthiere ästen noch ruhig und hoben nur ab und zu die Köpfe, um zu sichern. Aber die Deckung wurde immer schlechter, und im Norden hörte ich den Steuermann. Bald würde es ihm wol gelingen, auch hier die Thiere in die Flucht zu jagen. Ich mußte schnell vorwärts, aber hier war nicht einmal genügende Deckung, um auf allen Vieren weiter zu kriechen. Es blieb mir nur übrig, mich wie ein Wurm auf dem Bauche vorwärts zu winden. Aber — in diesem weichen Lehm, mitten durch den Bach? Ja, Fleischkost ist an Bord zu werthvoll und das Raubthier im Menschen zu stark. Mögen die Kleider reißen, ich kroch weiter, sodaß der Schmutz hoch spritzte. Aber bald war es trotzdem mit der Deckung vorbei. Ich drückte mich flach zwischen die Steine und arbeitete mich durch den Schmutz wie eine Maschine, und vorwärts kam ich, wenn auch nicht schnell und angenehm, so doch sicher.

Inzwischen färbte sich der Himmel hinter mir immer tiefer roth,

und es wurde immer schwieriger zu zielen, ohne des Lehms zu gedenken, den ich nur mit Mühe von der Gewehrmündung und dem Visier fernzuhalten vermochte. Die Renthiere ästen ruhig weiter; wenn sie den Kopf hoben und sicherten, mußte ich mäuschenstill liegen, während ich fühlte, wie das Wasser langsam unter meinem Leibe rieselte. Fingen sie dann wieder an, im Moose zu äsen, so ging es bei mir wieder durch den Schmutz vorwärts. Bald machte ich die unangenehme Entdeckung, daß sie mir ungefähr ebenso schnell entwichen, als ich mich vorwärts wand. Und dazu der Steuermann, der nördlich von mir hauste, und die Dunkelheit, die immer stärker wurde — wahrlich traurige Aussichten! Es galt, die Kräfte anzuspannen.

Die Senkung wurde immer flacher, bald war kaum noch eine Spur von Deckung vorhanden; ich mußte mich immer tiefer in den Lehm drücken. Eine Krümmung des Bodens half mir, bis zum nächsten kleinen Hügel zu gelangen. Da waren nun die Thiere vor mir in einer Entfernung, die ich bei Tageslicht als eine gute Schußweite betrachtet hätte. Ich versuchte zu zielen, konnte aber das Korn auf der Büchse nur schwer erkennen. Ach, Menschenlos, wie schwer bist du oft zu tragen! Mit Kleidern, die von aufgeweichtem Lehm starrten, und nach den, wie mir schien, bewunderungswürdigen Anstrengungen stand ich endlich am Ziele — und nun konnte ich keinen Gebrauch davon machen!

Aber da gingen die Thiere in eine kleine Vertiefung hinein. So schnell ich vermochte, kroch ich noch ein Stückchen vorwärts. Vortreffliche Schußweite, soweit ich in der Dunkelheit beurtheilen konnte; aber das Korn der Büchse war jetzt nicht besser zu sehen als zuvor. Näher zu kommen war unmöglich; ein kahler Hügel lag vor mir. Hier liegen zu bleiben und zu warten, bis es zum Schießen hell genug würde, hatte wenig Zweck; es war jetzt Mitternacht, ich hatte immer noch den gefährlichen Steuermann nördlich von mir, und auf den Wind konnte ich mich nicht verlassen. Ich hielt die Büchse gegen den Himmel, um scharfes Korn zu bekommen, und richtete sie dann auf die

Renthiere; einmal, zweimal, dreimal. Ein guter Schuß würde es nicht; aber mir schien, ich müßte dennoch treffen, und brannte los. Die beiden Thiere fuhren zusammen, sahen sich erstaunt um, eilten dann eine kleine Strecke nach Süden und blieben wieder stehen; im selben Augenblick stieß ein drittes Renthier zu ihnen; es hatte etwas nördlicher gestanden. Ich feuerte alle Schüsse ab, die ich im Magazin hatte, aber sie trafen alle gleich gut. Die Thiere fuhren ein wenig zusammen, verzogen sich nach jedem Schusse etwas, dann setzten sie sich langsam nach Süden in Bewegung. Nach einer kleinen Weile blieben sie wieder stehen, um mich lange und genau anzusehen. Ich lief aus Leibeskräften westwärts, um sie zu umgehen. Dann eilten sie wieder weiter, gerade auf die Stelle zu, wo sich einige meiner Kameraden befinden mußten. Ich erwartete jeden Augenblick, Schüsse zu hören und ein paar Thiere fallen zu sehen; aber sie trabten ruhig und ungestört nach Süden über die Ebene. Endlich fiel ein Schuß weit im Süden. Aus dem Rauche konnte ich erkennen, daß der Abstand zu weit gewesen. Aergerlich warf ich die Büchse über die Schulter und schlenderte hinterdrein. Wahrlich, ein Vergnügen, alle Anstrengungen so belohnt zu sehen!

Nirgends ein Mensch zu erblicken. Nach geraumer Weile fand ich Sverdrup; er war es, der geschossen hatte. Bald darauf kam Blessing; die Uebrigen hatten längst ihre Posten verlassen.

Während Blessing zum Boote und zu seiner Botanisirtrommel zurückkehrte, zogen Sverdrup und ich weiter, um nochmals unser Glück zu versuchen. Etwas südlicher kamen wir an ein Thal, das sich quer über die Insel erstreckte. Hier erblickten wir einen Mann, der jenseits auf der Spitze einer Anhöhe stand. Nicht weit von ihm befand sich ein Trupp von fünf oder sechs Renthieren, und da wir uns nichts anders denken konnten, als daß er im Begriffe war, sie anzupirschen, unterließen wir es, nach jener Richtung zu gehen, um nicht zu stören, und bald darauf verschwanden sowol er als auch die Renthiere nach Westen. Erst später erfuhr ich, daß er keine Renthiere gesehen hatte.

Da es klar war, daß die Thiere südlich von uns, wenn sie erschreckt wurden, durch dieses Thal zurück mußten, und da die Insel hier so schmal war, daß wir hier gut Acht geben konnten, entschlossen wir uns, auf dem Wechsel zu bleiben und zu warten. Wir setzten uns auf große Steine, in gegen den Wind geschützter Stellung. Gerade vor Sverdrup lag ein großer Schwarm Gänse in der Mündung des Baches drunten am Strande. Sie schnatterten unablässig, und die Versuchung, zu schießen, war groß; aber aus Rücksicht auf die Renthiere hielten wir es für das Richtigste, sie in Ruhe zu lassen; so wackelten sie unter lautem Schnattern über den Lehmboden und flogen bald davon.

Das Warten fiel uns schwer. Anfangs war unsere Aufmerksamkeit gespannt; die Thiere mußten ja bald kommen, und die Augen wanderten unaufhaltsam den Abhang jenseits des Thales entlang; aber nichts kam, und bald hatten die Augen die größte Lust, sich zu schließen. Der Kopf neigte sich; es hatte in den letzten Tagen nicht viel Schlaf gegeben. Dann raffte man sich wieder auf. Die Renthiere konnten jeden Augenblick hier sein. Die Augen wanderten wiederum hin und her, bis sie sich aufs neue sanft schlossen, und der Kopf nickte, während der kalte Wind durch die nassen Kleider fuhr, sodaß ich vor Kälte schauderte. So verbrachten wir ein paar Stunden. Dann fand ich es weniger interessant und kroch aus meinem Versteck hervor, um mich zu Sverdrup zu begeben, der über diese Jagdmethode ebenso wenig erbaut war wie ich.

Wir stiegen den jenseitigen Abhang hinauf, waren aber kaum auf der Höhe angekommen, als wir die Geweihe von sechs prächtigen Thieren auf einer Anhöhe gerade vor uns erblickten. Sie waren unruhig, witterten nach Westen, trabten im Kreise hin und her und witterten wieder. Uns konnten sie noch nicht bemerkt haben, da der Wind von der Seite kam.

Wir standen lange und schauten ihrem Manöver zu. Wir warteten, in welcher Richtung sie flüchtig werden würden; aber die Wahl fiel

ihnen augenscheinlich schwer. Endlich ging's mit einer südlichen Wendung nach Osten von dannen. Wir liefen aus Leibeskräften in südöstlicher Richtung, um ihren Kurs zu kreuzen, ehe sie uns witterten. Sverdrup war schon eine gute Strecke vorwärts gekommen, und ich sah ihn jetzt über eine Ebene sausen. Bald mußte er an der rechten Stelle sein, um sie abzufangen. Ich blieb stehen, um bereit zu sein, ihnen auf der andern Seite den Weg abzuschneiden, falls sie zurückkehren und nach Norden ausbrechen sollten. Sechs herrliche Thiere, ein mächtiger Bock an der Spitze. Sie liefen gerade auf Sverdrup zu, der jetzt zusammengekauert auf dem Hügel lag. Jeden Augenblick konnte das erste Renthier fallen. Da fiel ein Schuß — der ganze Trupp fuhr wie ein Blitz rundherum und im Galopp zurück. Jetzt war die Reihe an mir, aus Leibeskräften zu laufen, und in wilder Jagd ging es über das Geröll dem Thale zu, aus dem wir gekommen waren. Ich blieb nur stehen, um Athem zu schöpfen und zu sehen, ob die Thiere in der vorausgesetzten Richtung liefen — dann ging es wieder weiter.

Wir näherten uns allmählich. Sie kamen gerade an die Stelle, die ich berechnet hatte; es galt jetzt nur, früh genug dort zu sein. Ich strengte meine langen Beine auf dem groben Geröll aufs äußerste an und machte Sprünge von Stein zu Stein, die mich in einem ruhigern Augenblick selbst in Erstaunen gesetzt haben würden. Es kam wol vor, daß der Fuß strauchelte, dann ging es kopfüber ins Geröll mit Mann und Büchse. Aber jetzt war das Raubthier in mir geweckt, der Jagdeifer zitterte in jeder Muskelfaser. Wir erreichten den Abhang ungefähr gleichzeitig — noch ein paar Sprünge auf einige große Steine, und der Augenblick war gekommen; es mußte geschossen werden, wenn schon die Entfernung groß war. Der Rauch trieb fort — und ich erblickte den Bock mit zerschmettertem Hinterlauf. Da der Anführer zurückblieb, kehrte der ganze Trupp um und umkreiste das arme Thier. Sie begriffen nicht, was vorging, liefen von einer Stelle zur andern, während die Kugeln



Bentsen. Juell. Amundsen. Hendriksen. Mogstad. Nordahl. Pettersen.

Bei Tisch (das untere Ende der Tafel).

um sie pfiffen. Dann auf und davon, wieder dem Thale zu, während noch ein Thier mit zerschmettertem Laufe zurückblieb. Ich jagte ihnen über das Thal und auf die andere Seite nach, in der Hoffnung, noch einen Schuß anzubringen, gab es jedoch auf, um mir die beiden angeschossenen Thiere zu sichern. Unten im Thale stand das eine Opfer und erwartete sein Schicksal. Es sah mich flehend an; ich ging hin



Die Jagdbeute.

und wollte schießen, als es plötzlich mit einer solchen Hast davonsprang, wie ich einem Thiere auf drei Beinen nicht zugetraut hätte.

Meines Schusses völlig sicher, schoß ich natürlich — fehl. Das arme Thier versuchte nach dem Strande zu entkommen; alle andern Wege waren ihm versperrt, und während es durch eine kleine Lagune watete — ich war schon bange, daß es sich ins Meer stürzen würde —, brachte ich endlich den tödlichen Schuß an.

Das andere Renthier war nicht weit entfernt, und bald machte eine Kugel auch seinem Leiden ein Ende. Als ich daran ging, es aufzubrechen, stießen auch Hendrikſen und Johanſen zu mir; sie kamen gerade von einem Bären, den sie etwas weiter im Süden geschossen hatten.

Nachdem wir die Renthiere ausgeweidet hatten, schickten wir uns an, zu unserm Boote zurückzukehren, und trafen unterwegs Sverdrup. Es war inzwischen Morgen geworden, und da ich nun fand, daß wir hier schon zu viel Zeit vergeudet hatten, war ich ungeduldig, die Reise nach Norden fortzusetzen.

Während Sverdrup und ein paar andere an Bord gingen, um das Schiff zum Abgang klar zu machen, ruderten einige von uns nach Süden, um unsere beiden Renthiere und den Bären zu holen. Eine starke Brise aus Nordost hatte sich eingestellt, und da es nun schwer fallen durfte, gegen den Wind zurückzurudern, bat ich Sverdrup, uns mit der „Fram", falls es die Tiefe zulassen sollte, den Sund hinunter entgegenzukommen. An Seehunden und Weißwalen gab es am Strande entlang mehr als genug; aber wir hatten keine Zeit, uns jetzt noch mit Jagen aufzuhalten.

Als wir ungefähr zu der Stelle gekommen waren, wo der Bär liegen sollte, erblickten wir auf dem Lande einen großen weißen Haufen, der einem Bären glich. Ich konnte nicht anders denken, als daß es der todte Bär sei. Aber Hendrikſen versicherte, daß dies nicht der Fall sei. Wir legten an und gingen auf ihn zu. Unbeweglich lag er auf einem Grashügel. Ich hatte noch starken Zweifel, ob das Thier nicht doch früher schon geschossen worden sei. Wir kamen immer näher — kein Lebenszeichen. Ich warf einen verstohlenen Blick auf Hendrikſen's ehrliches Gesicht, um mich zu überzeugen, daß man mit mir nicht Spaß treibe; aber seine Blicke waren unverwandt auf den Bären gerichtet. Dann knallten gleichzeitig ein paar Schüsse, und zu meinem größten Erstaunen fuhr der todt geglaubte Bär erschreckt in die Höhe. Der Aermste — wahrlich eine unsanfte Art, geweckt zu werden! Noch

ein Schuß, und er lag leblos auf dem Rücken. Wir versuchten zuerst, beide Bären zu ziehen, aber sie waren zu schwer. Wir hatten Mühe genug, sie abzubalgen, zu zerlegen und die einzelnen Stücke ins Boot hinabzutragen. Aber so unangenehm es auch war, mit schweren Bärenschinken auf der Schulter über den weichen Lehmboden zu traben, harrte unserer am Strande doch noch Schlimmeres.

Das Wasser war gestiegen, während gleichzeitig die Brandung stärker geworden war. Das Boot war gekentert und mit Wasser gefüllt; jede Welle ging nun darüber weg. All unsere Habseligkeiten,



Ein schwieriger Transport.

Büchsen und Munition, lagen im Wasser; Brotstücke, unser einziger Proviant, schwammen umher, und das Butterfaß lag geleert auf dem Grunde. Das Boot aus dieser Brandung herauszubekommen und vom Wasser zu befreien, gelang erst nach vielen Anstrengungen. Glücklicherweise bestand der Strand aus weichem Sande, sodaß das Boot keinen Schaden gelitten hatte; aber der Sand war überall eingedrungen, selbst in die feinsten Theile unserer Gewehrschlösser. Fast das Traurigste bei der ganzen Sache war übrigens der Zustand unsers Proviants; denn wir waren jetzt hungrig wie die Wölfe. Wir mußten mit Todesverachtung daran gehen, die Brotstücke zu essen, wie sie waren, durch-

weicht von Seewasser und mit verschiedenen unreinen Zusätzen vermengt. Bei dieser Gelegenheit verlor ich auch mein Skizzenbuch mit mehrern geologischen Zeichnungen, die für mich Werth hatten.

Es war ziemlich schwierig, das Wild in dieser Brandung von dem flachen Strande aus an Bord zu bringen. Wir mußten mit dem Boote draußen liegen und es an einer Stelle halten, um mit Hülfe einer Leine die Felle und das Fleisch an Bord zu holen; ein gut Theil Wasser folgte mit, aber dagegen war nichts zu thun. Aus Leibeskräften mußten wir jetzt gegen Wind und Wellen am Strande entlang rudern.

Der Wind war stärker geworden, und wir kamen kaum vom Fleck. Seehunde tauchten rund um uns auf, Weißwale kamen und gingen; aber wir hatten jetzt keine Augen für sie. Da rief Hendriksen, ein Bär sei vor uns. Ich blickte mich um; da stand er schön und weiß auf der Landspitze und scharrte im Sande. Ihn zu schießen, hatten wir jedoch keine Zeit; wir ruderten weiter, während er am Strande uns langsam nach Norden voranging. Endlich, nach schwerer Mühe, gelangten wir in die Bucht, wo wir die Renthiere holen wollten. Der Bär war uns jetzt voraus; er hatte das Boot noch nicht gesehen, witterte uns nun aber und kam näher. Es war gar zu verlockend; mehreremal hatte ich den Finger am Abzug, drückte aber dennoch nicht ab; im Grunde genommen hatten wir ja keine Verwendung für ihn, wir hatten reichlich zu thun, um zu bergen, was wir hatten. Jetzt stellte sich der Bär als Scheibe auf einen Stein, um zu wittern und besser zu sehen; dann, nach einer Weile genauen Betrachtens, machte er kehrt und begab sich im Schritt und in mäßigem Trab landeinwärts.

Die Brandung war stärker als zuvor; das Ufer war hier flach und sandig und so seicht, daß die Wellen sich in ziemlicher Entfernung vom Lande brachen. Wir steuerten so weit hinein, bis das Boot stampfte, und bekamen einige Sturzwellen über.

Die einzige Möglichkeit, das Land zu erreichen, war, ins Wasser

zu springen und an Land zu waten. Schwieriger war es jedoch, die Renthiere an Bord zu bringen. Weiter im Norden war nicht besser zu landen, und so schwer es uns auch fiel, nach allen Mühseligkeiten auf die herrliche Fleischkost zu verzichten, schien es mir doch, daß wir nichts anderes thun könnten, als unsern Kurs auf die „Fram“ zu halten.

Aber das war die anstrengendste Ruderfahrt, die ich jemals mitgemacht habe. Anfangs ging es ziemlich gut. Wir hatten die Strömung mit uns und entfernten uns schnell vom Lande. Aber die Brise nahm zu, und der Strom wurde schwächer. Welle auf Welle brach sich über uns. Endlich, nach unglaublichen Anstrengungen, hatten wir nur noch eine kurze Strecke vor uns. Ich ermunterte die Ruderer, soviel ich konnte, sagte ihnen, daß es nach einigen kräftigen Ruderschlägen dampfenden Thee gäbe, und spiegelte ihnen alles erdenkliche Gute vor. Wir waren in der That jetzt alle gehörig erschöpft; aber wir zogen noch gut an, trotzdem wir von den unaufhörlich überschlagenden Wellen bis auf die Haut durchnäßt wurden — wasserdichte Kleider und Pelze mitzunehmen war niemand eingefallen bei dem schönen Wetter, das wir am Tage zuvor gehabt hatten.

Aber trotz aller Anstrengung und Mühe entdeckten wir, daß es unmöglich sei, das Boot vorwärts zu bringen. Außer der Brise und dem Seegang hatten wir reißenden Gegenstrom. Wir mochten uns anstrengen, wie wir wollten; wir zogen so an, daß wir glaubten, die Fingerspitzen würden platzen, aber das Aeußerste, was wir erreichten, war, uns auf demselben Fleck zu halten, andernfalls trieben wir langsam rückwärts. Ich versuchte, die Kameraden zu beleben mit der Versicherung, daß wir etwas vorwärts glitten, es gälte nur, die Kräfte anzuspannen. Alles vergebens.

Der Wind pfiff uns um die Ohren, und der Wogenschaum spritzte über uns. Es war ärgerlich, so nahe zu sein, daß wir das Schiff dem Anscheine nach greifen konnten, und doch einsehen zu müssen, daß es unmöglich sei, auf diese Weise vorwärts zu kommen. Wir mußten

versuchen, dem Lande wieder näher zu kommen, wo wir den Strom mit uns hatten; dort vermochten wir wenigstens vorwärts zu gleiten. Wir strengten uns an, bis wir ungefähr in der Höhe der „Fram" waren; dann versuchten wir aufs neue, darauf los zu steuern. Aber kaum waren wir wieder in den Gegenstrom gerathen, als wir auch schon wieder leewärts getrieben wurden. Das ganze Manöver wurde wiederholt — aber mit demselben Resultat. Jetzt ließen sie vom Schiffe eine Boje herab; wenn wir nur diese erreichen konnten, waren wir geborgen. Aber nein, auch dies gelang nicht!

Es waren gerade keine Segenssprüche, die wir gegen die an Bord äußerten. Weshalb, zum Henker, konnten die an Bord Befindlichen nicht herunterkommen und uns helfen, da sie doch sahen, wie verzweifelt wir uns anstrengten, oder weshalb konnten sie nicht wenigstens Anker lichten und sich ein wenig uns entgegentreiben lassen? Sie sahen doch, wie gering die Entfernung war! Vielleicht waren Untiefen vorhanden?

Noch ein letzter, verzweifelter Versuch! Wir strengten alle unsere Kräfte an; jeder Muskel wurde bis aufs äußerste straff gespannt; jetzt galt es nur, die Boje zu erreichen. Da sahen wir zu unserer Erbitterung, daß sie eingeholt wurde! Wir ruderten ein Stück, um uns quer vor die „Fram" zu legen, dann hielten wir wieder die Richtung auf sie ein. Diesmal kamen wir mehr als je ins Lee vom Schiffe.

Aber immer wurde noch keine Boje ausgeworfen, nicht einmal ein Mensch war auf Deck zu erblicken. Wir schrien wie rasend nach der Boje; mehr als diesen Stoß konnten wir nicht ertragen. Abzutreiben und wieder an Land zu gehen in unsern nassen Kleidern war wenig erfreulich; jetzt *wollten* wir an Bord. Wir heulten wie die Wilden, heulten und schrien. Da kamen sie endlich aufs Hinterdeck gelaufen, die Boje wurde ausgeworfen und uns entgegengefiert. Wir ruderten mit dem letzten Aufgebot unserer Kräfte.

Endlich waren es nur noch einige Bootslängen; die Ruderer lagen auf den Bänken und zogen an. Jetzt waren es drei Bootslängen. Ein neuer, rasender Angriff! Jetzt waren es zwei und eine halbe — etwas später zwei — — nach einer Weile nur noch eine Bootslänge — — — — dann einige verzweifelte Züge, und es war noch weniger. — „O, einige kräftige Züge, Kinder, dann ist es überstanden! O, noch einmal! O, zieht an! Jetzt gilt's! Jetzt haben wir sie beinahe! Jetzt dürfen wir es nicht aufgeben! O, zieht an! — Da haben wir sie!" Und ein Jubel der Erleichterung ging durch das Boot. „Rudert, sonst reißt die Leine, rudert, Kinder!" Und gerudert wurde, und bald waren wir an der Seite der „Fram".

Aber während wir die Felle und das Fleisch an Bord brachten, kamen wir erst zum richtigen Verständniß dessen, was wir durchgemacht hatten. Wie ein reißender Fluß ging der Strom am Schiffe entlang, während das seichte Wasser die „Fram" verhindert hatte, uns, wie beabsichtigt, entgegenzufahren. Es war Abend geworden, und ein herrliches Gefühl war es, warmes Essen zu bekommen und dann die Glieder in einer warmen, trockenen Koje ausstrecken zu können.

Ein Vergnügen, alle seine Mühe so belohnt zu sehen! Nach zweitägiger Plage und Anstrengung war es uns gelungen, zwei Renthiere zu schießen, die wir nicht bekamen, und zwei Bären zu erwischen, für die wir keine Verwendung hatten; und dann war nicht zu vergessen, daß wir einen Anzug für alle Zeiten ruinirt hatten. Zweimalige Wäsche erzielte keine Wirkung, und während der ganzen Dauer der Fahrt hing das Zeug zum Trocknen auf Deck.

Mit dem Schlafe war es in jener Nacht nicht sonderlich bestellt; in meinem Tagebuche finde ich folgende Aufzeichnungen:

„An Bord gekommen nach der schwersten Ruderarbeit, die ich je gehabt, schlief ich eine Weile gut, wälze mich jetzt aber auf meinem Lager umher, ohne schlafen zu können. Ist der Kaffee schuld daran, den ich nach dem Essen trank? Oder ist es der kalte Thee, den ich beim Erwachen trank, als ich so brennenden Durst empfand?

— Ich schließe die Augen, will immer wieder versuchen zu schlafen. Es gelingt mir nicht. Da kommen die Nebelbilder der Erinnerung gezogen und legen sich weich wie Flaum auf die Seele. Der Nebel schwindet von Zeit zu Zeit. Du siehst sonnige Landschaften, lachende Wiesen und Felder, grüne laubreiche Bäume, und Wälder und blaue Berge; und wenn du es im Kesselrohre leise singen hörst, wird das Geräusch zum Glockengeläute — zu Kirchenglocken, die in dem klaren Sommermorgen den Sonntagsfrieden einläuten, und du wanderst zusammen mit dem Vater über die Ebenen von Vestre Aker*, den Kirchweg hinauf zwischen den kleinen Birken, die die Mutter gepflanzt, zur Kirche, die dort oben auf der Höhe liegt und in die blaue Luft ragt und ihren Glockenklang über das Kirchspiel sendet. Von dort oben siehst du weit; Nesodden liegt so nahe in der klaren Luft, besonders an Herbsttagen. Und wir grüßen sonntäglich still die Leute, die denselben Weg an uns vorüberfahren. Glücklich und sonntagsfroh sehen sie aus. Damals erschien es dir wol nicht so herrlich; du wärest lieber mit Pfeil und Bogen in den Wald gelaufen, auf die Jagd nach Eichhörnchen. Aber jetzt, wie schön, wie wunderbar lieblich ist nicht dies sonnige, üppige Bild. Und dieselben Eindrücke von Frieden und Glück, die auch wol damals auf dich eindrangen, aber von deinem kindlichen Sinn abprallten, sie kehren jetzt mit doppelter Stärke zurück, und die ganze Natur wird zu einem mächtig ergreifenden Psalm.

„Ist es, weil sie einen so starken Gegensatz bilden zu diesem sonnenlosen, unfruchtbaren Nebellande, in dem nicht ein Baum, nicht ein Strauch ist, nur Stein und Lehm — zu diesem friedlosen Leben, das nur erfüllt ist von Mühseligkeiten und unaufhaltsamer Jagd nach Norden, immer nur nach Norden, ohne Zeitverlust. — — Ach, wie wohlthuend wäre es, sich Zeit lassen zu können!

„Man zehrt von den Erinnerungen. Wenn ich jetzt träume, träume

* Nansen ist auf dem elterlichen Gute Store-Fröen in Vestre Aker unweit Christiania geboren.

ich nie vom Eismeer, stets von der Heimat, zuweilen von der Kindheit, zuweilen von ihr daheim; ja, ihr Bild taucht in den Träumen auf und gibt ihnen ihre Tiefe — — — Nein, schlafen, schlafen; du bedarfst des Schlafes! Und die Augen schließen sich; ich denke an nichts und versuche, mich in Schlaf zu wiegen. Aber durch den Nebel erblicke ich eine felsige Landzunge und eine Landungsbrücke mit einem leichten Boot, und einen flachen Strand, und Fichtenbäume, und unter den Bäumen steht sie im hellen Kleide. Der große Strohhut schützt gegen die Sonne, sie hat die Hände auf den Rücken gelegt, sieht hinaus auf die glänzende blaue See und lächelt wehmüthig. Dann wendet sie sich und geht hinauf zum Hause; ein großer schwarzer Hund hebt den Kopf, sieht mit seinen treuen Augen zu ihr auf und folgt ihr; liebkosend legt sie die Hand auf seinen Kopf. Dann kauert sie sich nieder und plaudert mit ihm. Jetzt kommt jemand vom Hause her mit einem prächtigen Kindlein auf dem Arm; sie nimmt es und hebt es hoch in die Luft, und das Kind jubelt vor Freude. — Dort ist das Leben, der Kern des Lebens — die Heimat und die Familie! —“

Am nächsten Tage waren wir endlich wieder bereit, weiter zu gehen. Ich versuchte, die „Fram“ unter Dampf gegen Brise und Strömung vorwärts zu zwingen; aber letztere war reißend wie ein Fluß, und wir mußten mit dem Ruder behutsam sein. Gaben wir der „Fram“ nur im geringsten zu viel, so zeigte sie Lust, seitwärts zu drehen, und auf allen Seiten waren, wie wir wohl wußten, Untiefen und Klippen. Es wurde unaufhörlich gelothet. Eine Weile ging es erträglich, und wir glitten ganz langsam vorwärts; aber dann mit einem mal machte das Schiff eine Wendung zur Seite und verlor die Steuerfähigkeit. Das Senkblei verkündete Untiefen. Im selben Augenblick hieß es: „Anker los!“ Und lärmend und rasselnd ging er auf den Grund. Da lagen wir vor Anker mit 7 Meter Wasser unter dem Heck und 17 Meter Wasser unter dem Bug. Es war gerade im letzten Augenblick. —

Es gelang uns, die „Fram“ wieder richtig gegen den Wind zu

legen, und wiederholt versuchten wir, vorwärts zu kommen, aber immer mit demselben Resultat — es mußte aufgegeben werden.

Es war noch die Möglichkeit vorhanden, durch den Sund vorwärts zu gehen; aber dort war es sehr seicht, und man mußte überall Klippen erwarten.

Wir hätten mit dem Boot voranfahren und lothen können; aber in einer solchen Strömung zu rudern, hatte ich mehr als satt bekommen. Vorläufig hieß es denn, bleiben, wo wir waren, und uns fleißig mit der Salbe schmieren, die Geduld heißt, eine Waare, von der eine jede Polarexpedition große Quantitäten mit sich führen muß. Wir hofften stets auf Veränderung; aber die Strömung war und blieb dieselbe, und die Brise wurde mindestens nicht besser. Es war zum Verzweifeln: nur wegen dieses unglücklichen Stromes hier liegen zu bleiben, mit der offenen See vor uns, die vielleicht gar bis Kap Tscheljuskin reicht, zu diesem ewigen Kap, welches mir nun schon seit drei Wochen im Kopfe herumschwirrte!

Als ich am nächsten Morgen (23. August) hinauf kam, war der Winter gekommen. Weißer Schnee auf dem Deck und auf jedem kleinen Vorsprung der Takelung, wo er Schutz vor dem Winde gefunden, weißer Schnee drüben auf dem Lande und weiße Schneeflocken durch die Luft wirbelnd! — O, Schnee, du erfrischest die Seele und vertreibst alles Finstere und Traurige aus diesem Lande des zähen Nebels. Sieh, wie fein und leicht, wie von lieber Hand, er über die Steine und die Grasflächen da drüben auf dem Lande ausgestreut ist! Aber Wind und Strom sind fast unverändert. Im Laufe des Tages wächst der Wind zum völligen Sturm, der mit schweren Stößen durch das Takelwerk der „Fram“ saust.

Am folgenden Tage (24. August) war ich fest entschlossen, auf irgendeinem Wege weiter zu gehen. Als ich am Morgen auf Deck kam, hatte sich der Wind ein wenig gelegt, und auch die Strömung war nicht mehr so reißend. Man durfte es beinahe mit dem Rudern wagen, jedenfalls konnte man das Boot nach hinten an einer Leine

fieren und unausgesetzt lothen, während wir die „Fram“ mit dem nur eben vom Grunde gehobenen Anker wegtreiben lassen konnten. Aber ehe wir diesen letzten Ausweg benutzten, wollte ich noch einen Versuch machen, gegen Wind und Strom anzugehen. Die Maschine erhielt den Befehl, so viel Dampfdruck zu schaffen, als sie überhaupt wagen durfte; der „Fram“ wurde die größtmögliche Geschwindigkeit gegeben. Unser Erstaunen war nicht gering, als wir sahen, daß es ging und gut ging. Bald waren wir aus dem Sunde, der „Kneife“ (Knipa), wie wir ihn tauften, heraus und konnten unter Dampf und Segel vorwärts steuern. Wie gewöhnlich hatten wir Gegenwind und wie gewöhnlich unsichtiges Wetter. Zwischen sonnigen Augenblicken liegt in diesen Gegenden eine geraume Zeit.

Während der folgenden Tage kreuzten wir fortgesetzt nach Norden zwischen der Eiskante und dem Lande. Das offene Wasser war anfangs breit; aber weiter nach Norden wurde es so schmal, daß wir manchmal die Küste sehen konnten, wenn wir an der Eiskante wendeten.

In dieser Zeit kamen wir an vielen unbekannten Inseln und Inselgruppen vorüber. Hier schien es vollauf zu thun zu geben für jemand, der Zeit dafür opfern konnte, eine Karte der Küste aufzunehmen. Unser Ziel war jedoch ein anderes, und unsere Thätigkeit in dieser Beziehung beschränkte sich auf mehr zufällige Messungen, wie solche Nordenskiöld vor uns gemacht hatte.

Am 25. August notirte ich in meinem Tagebuch, daß wir am Nachmittage sieben Inseln (später Scott-Hansen-Inseln benannt) in Sicht bekamen. Sie waren höher als die früher von uns gesehenen und bestanden aus mehrern Bergen mit steilen Abhängen. Es fanden sich dort auch kleine Gletscher oder Firnflächen, und die Formen der Berge

Die größte der Scott-Hansen-Inseln.

zeigten deutliche Spuren der Erosion durch Eis und Schnee; besonders war dies der Fall auf der größten Insel, auf der sich sogar kleinere, zum Theil mit Schnee gefüllte Thäler befanden.

Der 26. August wird folgendermaßen beschrieben:

„Hier gibt es eine reiche Auswahl unbekannter Inseln, sodaß einem beim Versuche, sich zwischen ihnen zurechtzufinden, wirr im Kopfe wird. Am Morgen passirten wir eine Inselklippe, und zwischen den Klippen sah ich zwei andere, die ich nach dem berühmten englischen Admiral und Präsidenten der Royal Geographical Society Clements Markham-Inseln nannte. Dann Land oder Inseln weiter nach Norden, die Ringnes-Inseln, nach dem Mitgliede des Expeditions-Comités so genannt; noch mehr waren in Nordosten zu sehen. Wir mußten um 5 Uhr nachmittags vor zwei großen Inseln wenden, zwischen denen wir wegen möglicher Untiefen nicht hindurchfahren durften. Die Inseln waren abgerundet, wie die frühern, aber ziemlich hoch; ich nannte sie nach dem verdienten norwegischen Meteorologen Professor Dr. Mohn Mohn-Inseln.

„Wir steuerten jetzt wieder in östlicher Richtung, vor uns vier größere und zwei kleinere Inseln. In der Nähe erblickten wir eine Reihe flacher Inseln mit steilen Uferabhängen, die General Tillo-Inseln (nach dem russischen Geographen Generallieutenant Dr. von Tillo). Das Fahrwasser war hier weniger sicher. Am Abend entdeckten wir plötzlich, daß dicht auf der Backbordseite große Steine zwischen einigen Eisschollen aus dem Wasser ragten, und an Steuerbord erstreckte sich querab eine Untiefe mit gestrandeten Eisschollen. Wir lotheten, fanden aber mehr als 40 Meter Wasser."

Ich glaube, es wird dies hinreichen, um einen Begriff zu geben, von welcher Art diese Küste ist. Sie hat Felseninseln aufzuweisen, die freilich mit den norwegischen Schären nicht verglichen werden können, die sich aber schwerlich an andern als gletscherbedeckten Küsten nachweisen lassen dürften, und die deswegen nicht dazu beitragen, meinen

Glauben zu erschüttern, daß auch an diesem Theil der Erde eine Eiszeit geherrscht hat.

Von der Küste selbst bekamen wir leider wenig so nahe zu sehen, daß man sich einen richtigen Begriff von ihrer Form und Natur hätte machen können. Unsichtiges Wetter und diese vielen Inseln, die Schuld daran waren, daß wir nicht nahe ans Land heran konnten, hinderten uns an näherer Einsicht. Aber das Wenige, was ich sah, war genug, um mir die Gewißheit zu geben, daß die Form der Küstenlinie in ganz wesentlichem Grade von der uns aus den Karten bekannten abweicht; sie ist bedeutend mehr ausgebuchtet, als sie dargestellt wird. Mehrmals glaubte ich sogar, Mündungen tiefer Fjorde zu sehen und ein typisches Fjordland vor uns zu haben, obschon die Felsen verhältnißmäßig niedrig und abgerundet waren. Und diese Annahme sollte durch Erfahrungen, die wir weiter nordwärts machten, noch mehr gestützt werden.

In den Aufzeichnungen für den 27. August heißt es:

„Wir dampften zwischen verschiedenen kleinen Inseln und Holmen hindurch. Vormittags dichter Nebel. Um 12 Uhr Mittag bekamen wir eine kleine Insel gerade vor uns in Sicht und verlegten deshalb den Kurs nach Norden. Wir kamen bald am Eise an und steuerten nach 3 Uhr nachmittags längs der Eiskante in nordöstlicher Richtung.

„Wir bekamen Land in Sicht, als der Nebel sich etwas zerstreute, und um 7 Uhr nachmittags waren wir ungefähr eine Seemeile davon entfernt.“

Es war wieder das abgescheuerte, abgerundete Land, mit Lehm bedeckt sowie mit größern und kleinern Steinen, die über die Moos- und Grasebene ausgestreut lagen. Wir sahen Spitzen und Landzungen vor uns; draußen lagen Inseln; dazwischen erstreckten sich Sunde und Fjorde; aber alles war mit Eis besetzt, und der Nebel gestattete uns nicht, weit zu sehen. Das Ganze erschien merkwürdig still und ins Eismeer passend in dieser echt arktischen Nebelbeleuchtung, grauweiß vom Widerschein des Eises, der hoch durch die Luft gegen die

Nebelmassen geworfen wird und einen seltsamen Contrast zu dem dunkeln Lande bildet. Wir waren nicht sicher, ob dies das Land am Taimyr-Sund oder bei Kap Palander war, wurden aber jedenfalls dahin einig, nördlichen Kurs zu halten, um die Almqvist-Inseln zu vermeiden, die Nordenskiöld nördlich der Taimyr-Insel verzeichnet. Wenn wir den Kurs eine Wache (vier Stunden) lang nach Norden oder Nord zu West hielten, so durften wir ganz sicher sein und konnten dann wieder die östliche Richtung einschlagen. Wir verrechneten uns jedoch. Um Mitternacht wendeten wir nach Nordosten; aber um 4 Uhr morgens (am 28. August) tauchte Land aus dem Nebel vor uns auf, nur eine halbe Seemeile von uns entfernt. Sverdrup, der auf Deck war, meinte, das wäre das höchste Land, welches wir auf unserer Reise gesehen hätten, seitdem wir Norwegen verlassen. Da er es selbstverständlich für das Festland hielt, wollte er es umgehen, mußte aber des Eises halber abbiegen. Wir steuerten in westsüdwestlicher Richtung, und erst um 9 Uhr vormittags kamen wir um die Westspitze des vermeintlichen Festlandes herum, das sich als eine große Insel erwies. Wir konnten nun die Fahrt nach Norden fortsetzen. Ueberall befanden sich östlich viele Inseln oder Landzungen in unserer Nähe, mit festem Eis dazwischen.

Wir folgten der Eiskante und brachten den ganzen Vormittag damit zu, gegen starke Strömung am Lande entlang nach Norden zu fahren. Das Land wollte kein Ende nehmen. Der Mangel an Uebereinstimmung mit allen bekannten Karten begann immer auffallender zu werden und setzte mich in nicht geringe Verlegenheit. Wir waren ja schon seit langem weit nördlich der nördlichsten Inseln Nordenskiöld's.*

* In seiner Reisebeschreibung (Die Umsegelung Asiens und Europas auf der Vega, 2 Bände [Leipzig, F. A. Brockhaus, 1882]) sagt Nordenskiöld jedoch ausdrücklich (I. Bd., S. 304), daß der immer noch sehr dichte Nebel ihn hinderte, „die Inseln, zwischen denen hindurch die «Vega» ihren Weg suchte, anders als nur ganz oberflächlich aufzunehmen“.

Meine Aufzeichnungen für diesen Tag zeigen ebenfalls große Unsicherheit:

„Es geht unglaublich weit nach Norden längs all dieser Inseln oder dieses Landes — was es nun sein mag. Wenn es alles Inseln sind, so sind sie ziemlich groß. Es sieht oft so aus, als wäre es



An der Nordküste Asiens.

zusammenhängendes Land mit Fjorden und Landzungen; aber es ist zu unsichtiges Wetter, als daß man eine wirkliche Uebersicht erlangen könnte. ... Sollte es die Taimyr-Insel der russischen Karten oder vielmehr Lapteff's sein, woran wir jetzt entlang fahren, und sollte dieselbe vielleicht vom Festlande durch den breiten Sund, den Lapteff angegeben hat, getrennt sein, während unter Nordenskiöld's Taimyr-

Insel das zu verstehen ist, was Lapteff als vorspringende Landzunge verzeichnet hat? Dann würde das Ganze vorzüglich passen; auch unsere Beobachtungen stimmen dann gut. Nordenskiöld hat wahrscheinlich von dem Sunde, den er gefunden, geglaubt, daß es der Taimyr-Sund sei, während es in Wirklichkeit ein neuer war, und er hat die Almqvist-Inseln gesehen, aber nicht ahnen können, daß die Taimyr-Insel außerhalb derselben liegt. Fast hat es den Anschein.

„Aber ein böser Haken ist, daß die russischen Karten um die Taimyr-Insel herum keine Inseln angeben. Und es ist undenkbar, daß jemand hier Schlittenreisen unternehmen könnte, ohne alle diese kleinen Inseln, die zerstreut umherliegen, zu sehen.*

„Nachmittags verstopfte sich das Wasserstandsrohr des Kessels; wir mußten stoppen, um es zu repariren, und vertäuten daher an der Eiskante.

„Wir benutzten die Zeit, um Trinkwasser nachzufüllen. Wir fanden eine Pfütze auf dem Eise, die so unansehnlich war, daß wir es kaum der Mühe werth hielten, mit ihr zu beginnen. Aber sie mußte eine unterirdische Verbindung mit andern Süßwasserteichen auf der Eisscholle haben, denn zu unserm Erstaunen wurde sie nicht leer, soviel wir auch schöpften.

„Am Abend steuerten wir dem Ende einer Eisbucht zu, die sich bis zur nördlichsten Insel, die wir in Sicht hatten, erstreckte. Es war keine andere Durchfahrt. Das aufgebrochene Treibeis lag dicht

* Später, als ich die Verhältnisse außerhalb der Nordenskiöld'schen Taimyr-Insel kennen lernte, fand ich, daß derselbe Einwand mit noch größerm Recht in Betreff dieser Insel gemacht werden konnte. Keine Schlittenexpedition konnte an ihrer Küste entlang gehen, ohne die Almqvist-Inseln zu sehen, die z. B. dem Kap Lapteff so nahe liegen, daß sie selbst bei sehr dicker Luft müßten gesehen werden können, und es wäre unverzeihlicher, die Aufnahme dieser Inseln, welche viel größer sind, zu unterlassen, als die der kleinen Inseln, die außerhalb der Küstenlinie der großen Insel oder — wie ich jetzt lieber annehme — der Gruppe größerer Inseln liegen, an der wir jetzt entlang fuhren. Als ein kleines Zeichen unserer Dankbarkeit gegen den Mann, der den Weg längs der sibirischen Küste wies, wurde diese Inselgruppe von uns Nordenskiöld-Inseln genannt.

Werkstatt auf Deck.

an das ungebrochene Landeis gestaut, sodaß beide Massen unmerklich ineinander übergingen. Wir konnten noch weiter nordöstlich Inseln sehen. Dem Himmel nach zu urtheilen schien es, als ob offenes Wasser auch in jener Richtung wäre dagegen sah es nördlich ziemlich dicht aus, während sich nach Westen eine Lichtung mit offenem Wasser erstreckte, soweit man vom Ausguck aus sehen konnte.

„Ich war im Zweifel, was hier zu thun sei. Es ging eine Rinne noch etwas weiter hinauf an der Nordspitze der nächsten Insel vorbei; aber weiter nach Osten schien wieder dichtes Eis zu sein. Es war ja



Im Westen der Nordenskiöld-Inseln.

möglich, daß man sich durchzwingen konnte; aber ebenso leicht konnte man festsitzen, und ich hielt es für das Vernünftigste, zurückzugehen, um noch einen Versuch auf der Innenseite zwischen diesen Inseln und dem Festlande — welches Sverdrup am Morgen gesehen haben wollte, an dessen Existenz zu glauben mir aber schwer fiel — zu machen."

Dienstag, 29. August: „Immer noch wenig sichtiges Wetter. Neue Inseln wurden auf dem Rückwege entdeckt. Mit Sverdrup's hohem Lande ist es nichts; es zeigte sich, daß es eine Insel war, und zwar eine sehr niedrige. Es ist wunderlich, wie im Nebel alles undeutlich wird. Ich muß an die Geschichte mit dem Lootsen daheim

im Dröbak-Sund denken. Man bekam mit einem mal hohes Land vor dem Bug, und es wurde volle Fahrt rückwärts kommandirt. Dann näherte man sich vorsichtig — es war eine halbe Schöpfkelle (Øsekar), die da schwamm!

„Nachdem wir eine Menge neuer Inseln und Holmen passirt hatten, kamen wir an der Taimyr-Insel entlang in offenes Fahrwasser und dampften bei stillem Wetter durch den Sund in nordöstlicher Richtung. Um 6 Uhr nachmittags sah ich von der Tonne aus vor uns festes Eis, welches weiteres Vordringen verhinderte. Dasselbe erstreckte sich bis zu den Inseln draußen. Auf dem Eise waren nach allen Richtungen bärtige Seehunde (Phoca barbata) zu sehen und außerdem ein Walroß. Wir hielten auf die Eiskante zu, um zu vertäuen; aber die «Fram» hatte «Todtwasser» (Dødvand)* und wollte fast nicht vom Fleck, trotzdem die Maschine vollen Druck hatte. Es ging so langsam, daß ich vorzog, im Boot vorauszurudern, um Seehunde zu schießen. Mittlerweile glitt die «Fram» nur langsam bis zur Eiskante, trotzdem die Maschine immer noch mit vollem Druck arbeitete.

„An ein Weiterkommen war für den Augenblick nicht zu denken. Freilich trennten uns nur ein paar Meilen festen Eises von dem wahrscheinlich offenen Taimyr-Meere, aber dieses Eis zu durchbrechen war unmöglich; dazu war es zu stark, und Oeffnungen fanden sich nirgends."

Hier, wo Nordenskiöld auf seiner berühmten Fahrt am 18. August 1878 durchgekommen war**, ohne die geringsten Hindernisse anzutreffen,

---

* Siehe die Erklärung S. 147.

** Nordenskiöld sagt in seinem angeführten Buche (I, 304): „Eis trafen wir nur in geringer Menge, und was wir davon sahen, war äußerst zerfressenes Buchten- oder Flußeis. Ich glaube kaum, daß wir während des ganzen Tages eine einzige Scholle erblickten, die groß genug war, um darauf einen Seehund auszuweiden. Wirkliches altes Treibeis, wie man es an der Nordküste Spitzbergens antrifft, hatten wir noch nicht gesehen. In Bezug auf die Beschaffenheit des Eises findet zwischen dem Karischen Meere und dem Meere nördlich und östlich von Spitzbergen eine vollständige Ungleichheit statt."

hier sollten unsere Hoffnungen vielleicht schon scheitern, wenigstens für dieses Jahr? Daß das Eis jetzt noch schmelzen sollte, ehe der Winter ernstlich hereinbrach, war undenkbar. Das Einzige, was uns retten konnte, war ein tüchtiger Südweststurm. Eine geringe Hoffnung blieb uns noch in der Möglichkeit, daß Nordenskiöld's Taimyr-Sund weiter im Süden offen sei und wir die „Fram“ dort hindurchzwingen könnten, obschon Nordenskiöld ausdrücklich bemerkt („Umsegelung Asiens und Europas“, I, 300): „Der Sund war zu seicht, um ihn mit größern Fahrzeugen zu passiren.“

Nachdem wir einen Ausflug in Kajak und Boot gemacht und dabei einige Seehunde geschossen hatten, machten wir uns auf, um in einer etwas südlicher gelegenen Bucht zu ankern, wo anscheinend etwas Schutz zu finden war, falls es Sturm geben sollte. Dort wollten wir eine gründliche Kesselreinigung vornehmen, die sehr nöthig war. Aber wir brauchten mehr als vier Stunden, um die wenigen Seemeilen zurückzulegen, die wir in einer halben Stunde oder weniger hätten rudern können. Wir kamen des Todtwassers wegen fast nicht vom Fleck; wir schleppten die ganze Seeoberfläche mit uns.

Ein eigenthümliches Phänomen, dieses Todtwasser! Hier hatten wir mehr Gelegenheit, es zu studieren, als wünschenswerth war. Es scheint nur da vorzukommen, wo eine Süßwasserschicht auf der Oberfläche über dem salzigen Seewasser liegt, und wird dann wol dadurch gebildet, daß das Süßwasser vom Fahrzeug mitgeschleppt wird, wobei es über die schwerere Seewasserschicht wie über eine feste Unterlage gleitet. Der Unterschied zwischen den beiden Schichten war hier so groß, daß wir der Oberfläche des Meeres Trinkwasser entnehmen konnten, während das durch den Bodenkran der Maschine erhaltene Wasser viel zu salzig war, um im Kessel verwendet werden zu können.

Das Todtwasser zeigt sich als größerer oder kleinerer Wasserrücken oder als Wellen, die sich quer übers Kielwasser erstrecken, die eine hinter der andern. Manchmal kommen sie fast bis zur Mitte des Schiffes. Wir hielten einen gekrümmten Kurs ein, drehten zu-

weilen ganz herum und machten alle erdenklichen Seitensprünge, um loszukommen; aber es half alles nichts. Sowie die Maschine stillstand, wurde das Fahrzeug gleichsam rückwärts gesogen. Trotz der Schwere der „Fram“ konnten wir jetzt mit voller Fahrt bis auf zwei oder drei Meter der Eiskante nahe kommen und spürten dennoch kaum einen Stoß, wenn das Schiff diese erreichte.

Gerade als wir uns der Kante näherten, lief ein Fuchs auf dem Eise hin und her und machte die wunderlichsten Sprünge, sich seines Lebens freuend. Von der Back aus sandte ihm Sverdrup eine Kugel zu, die seinem Dasein ein Ende machte.

Um die Mittagsstunde wurde gemeldet, daß zwei Bären an Land zu sehen seien; sie verschwanden jedoch, ehe wir hinkamen.

Auffallend viele Seehunde waren in diesen Gegenden; es schien ein ungewöhnlich reiches Jagdgebiet zu sein. Die Mengen, die ich schon am ersten Tage auf dem Eise sah, erinnerten mich am meisten an die Felder der Klappmützenrobben an der Westküste von Grönland. Diese Erfahrung steht dem Anscheine nach in sonderbarem Widerspruch zu der von der Vega-Expedition gemachten. Nordenskiöld sagt in seinem Werke (I, 304) über dieses Gewässer, indem er es mit dem Meere nördlich und östlich von Spitzbergen vergleicht:

„Eine andere auffallende Verschiedenheit liegt in dem Mangel an warmblütigen Thieren, welcher in dieser, bisher von aller Jagd verschont gebliebenen Gegend vorherrscht. Im Laufe des Tages hatten wir nicht einen einzigen Vogel gesehen, ein Umstand, der mir vorher nie während einer Sommerfahrt in den arktischen Gegenden begegnet ist, und ebenso war kaum ein Seehund zu erblicken gewesen.“

Daß sich damals keine Seehunde zeigten, läßt sich aber leicht genug durch den Mangel an Eis erklären. Meiner Ansicht nach müssen diese Gegenden in der Regel sehr reich an Seehunden sein. Nordenskiöld sagt auch selbst, daß auf dem Eise im Taimyr-Sund eine Menge von Seehunden, sowol Phoca barbata als auch Phoca hispida, zu sehen waren.

So weit hatte uns also der August gebracht. Am 18. August war Nordenskiöld durch diesen Sund gefahren und zwischen dem 19. und 20. am Kap Tscheljuskin vorbeigekommen, während auf unserm Wege am Ende desselben Monats schon eine undurchdringliche landfeste Eismasse lag.

Die Aussichten waren nichts weniger als glänzend. Sollten die vielen unheilverkündenden Stimmen, an denen es in dieser Welt selten gebricht, schon so frühzeitig recht bekommen? Nein, noch mußte es mit dem Taimyr-Sund versucht werden, und ging es auch dort nicht, dann noch ein letzter Versuch wieder um alle Inseln herum. Vielleicht waren die Eismassen inzwischen weggetrieben und hatten den Weg freigegeben. Hier konnten wir nicht liegen bleiben.

Der September kam mit stillem, trübem Schneewetter. Das öde trostlose Land mit seinen niedrigen abgerundeten Anhöhen wurde mehr und mehr von Schnee bedeckt. Zu sehen, wie der Winter jetzt nach einem allzu kurzen Sommer langsam und lautlos seinen Einzug hielt, war just nicht geeignet, das Gemüth heiterer zu stimmen.

Am 2. September war der Kessel endlich gereinigt; Süßwasservorrath wurde von der Oberfläche des Meeres entnommen, und wir machten uns zum Aufbruch klar. Währenddessen machten Sverdrup und ich einen Ausflug an Land, um nach Renthieren auszuschauen.

Das Land war jetzt völlig mit Schnee bedeckt, und wenn die Bahn nicht so schlecht gewesen wäre, hätten wir unsere Schneeschuhe gebrauchen können. Wir wateten uns in dem schweren Schnee müde, ohne auch nur eine Spur von Thieren irgendwelcher Art zu sehen. Eine verlassene Welt! Die Zugvögel waren meistens schon nach Süden gezogen; wir hatten kleine Schwärme von ihnen draußen im Meere erblickt. Sie waren im Begriff, sich zum Zuge der Sonne entgegen zu sammeln, und erregten in uns verlassenen Menschenkindern den Wunsch, ihnen Botschaft und Grüße mitgeben zu können. Nur vereinzelte Raub- und andere Möven waren jetzt unsere Gesellschaft. Einen einsamen Nachzügler in Gestalt einer Gans fand ich eines Tages draußen auf der Eiskante sitzend vor.

Abends fuhren wir in südlicher Richtung, aber das Todtwasser folgte uns unausgesetzt. Nach Nordenskiöld's Karte sollen es nur 20 Seemeilen bis zum Taimyr-Sund sein; aber wir brauchten die ganze Nacht, um diese Strecke zurückzulegen. Die Geschwindigkeit war ungefähr ein Fünftel von dem, was sie unter andern Umständen gewesen wäre.

Erst um 6 Uhr morgens (3. September) kamen wir in etwas dünnes Eis, das uns vom Todtwasser befreite. Der Uebergang war fühlbar. In demselben Augenblick, als die „Fram" durch die Eiskruste schnitt, machte sie einen Satz nach vorn und glitt von da an mit gewöhnlicher Fahrt vorwärts. Seit dem Tage spürten wir das Todtwasser nicht mehr viel.

Das, was nach der Karte der Taimyr-Sund sein mußte, fanden wir ganz von Eis versperrt; wir steuerten daher weiter nach Süden, um zu sehen, ob sich nicht dort irgendein Sund befände, durch den wir schlüpfen könnten.

Es war übrigens schwer, sich nach der Karte zu orientiren. Die Hovgaard-Inseln, die auf der Nordseite des Eingangs zum Taimyr-Sunde liegen sollen, hatten wir nicht gesehen, obschon es schönes klares Wetter war, sodaß sie unserer Aufmerksamkeit schwerlich entgangen sein konnten, falls sie da liegen, wo Bove's* Kartenskizze sie angibt. Dagegen fanden wir mehrere Inseln weiter draußen. Sie lagen jedoch mehrere Meilen seewärts, sodaß die Mitglieder der Vega-Expedition sie wol kaum gesehen haben konnten, da es unsichtiges Wetter war, als sie sich hier befanden. Weiter nach Süden fanden wir einen offenen Sund oder schmalen Fjord, in den wir hineinsteuerten, um womöglich von dem Ganzen eine klarere Anschauung zu bekommen. Aber während ich oben in der Tonne in Erwartung der Aufklärung saß, schien das Land in immer größere Ferne zu entschwinden. Das, was ich für

* Bove, Lieutenant der italienischen Marine, war Nordenskiöld's Begleiter während der Vega-Expedition.

eine Landzunge des Festlandes gehalten hatte und was sich nun nördlich von uns befand, erwies sich schließlich als eine Insel; der Fjord erstreckte sich weiter landeinwärts. Bald wurde er enger, bald weiter. Es wurde immer räthselhafter.

War es vielleicht doch der Taimyr-Sund? Vollständige Windstille. Nebel über dem Lande ringsum. Fast unmöglich, die glatte Wasserfläche vom Eise zu unterscheiden, und dieses wiederum vom schneebedeckten Lande. Alles verschwimmt ineinander. Alles ist so seltsam still und ausgestorben. Die Hoffnung steigt und sinkt mit jeder Krümmung des Fjords durch das schweigende Nebelland. Bald ist offenes Wasser voraus, bald mehr Eis. Man kann nicht sehen, welches von beiden. Ist dies wirklich der Taimyr-Sund? Kommen wir durch? Es gilt ein Jahr! — — —

Nein, da ist es vorbei, vorn ist alles Eis — nein, es ist eine blinkende Wasserfläche und Schneeland, das sich in ihr spiegelt. Dies muß der Sund sein. Aber jetzt zeigten sich vorn einige große Eisschollen, an denen schwer vorbeizukommen war, und wir ankerten bei einer Landzunge in einem guten, sichern Hafen, um abzuwarten. Wir gaben ihm später den Namen Colin Archer-Hafen.

Wir entdeckten jetzt, daß eine starke Gezeitenströmung die Eisschollen mit sich trieb, und es war zweifellos, daß wir in einem Sunde lagen. Am Abend ruderte ich aus, um Seehunde zu schießen, und führte meine stolzeste Waffe mit mir, eine doppelläufige Expreßflinte, Kaliber 577. Als wir gerade ein Seehundfell an Bord nehmen wollten, kippte das Boot, ich, der ich auf der Back stand, fiel rückwärts auf die Eismasse, im gleichen Augenblick ging die Flinte über Bord — ein trauriges Ereigniß. Hendriksen und Bentsen, die mich ruderten, nahmen es sich so zu Herzen, daß sie lange Zeit geradezu die Sprache verloren hatten. Sie meinten, es ginge doch nicht an, die kostbare Waffe in 10 Meter Tiefe liegen zu lassen. Wir ruderten deshalb an Bord, um geeignete Geräthe zu holen, und suchten dann mehrere Stunden in der dunkeln, düstern Nacht.

Während wir damit beschäftigt waren, wurden wir beständig von einem bärtigen Seehunde umkreist, der verwundert dreinschaute und seinen großen Kopf bald auf der einen, bald auf der andern Seite in unserer Nähe emporstreckte, immer näher, als ob das Thier ausfindig machen wollte, mit welcher nächtlichen Arbeit wir beschäftigt seien. Dann tauchte es unaufhörlich, vermuthlich um zu sehen, wie es mit dem Suchen dort unten ging. War das Thier besorgt, daß wir die Flinte wieder finden könnten? Zuletzt wurde der Seehund allzu aufdringlich, ich nahm Hendriksen's Büchse und jagte ihm eine Kugel in den Kopf; aber das Thier sank, ehe wir hinkamen, und wir gaben aus Verzweiflung die ganze Suche auf. Verlust: 500 Kronen baar!

Um zu erfahren, ob es möglich sei, durch den Sund zu dampfen, unternahm ich am nächsten Tage eine Bootfahrt nach Osten.

Es war kalt geworden, da in der Nacht Schnee gefallen war, sodaß das Meer rings um die „Fram" mit ziemlich dickem Schneeeis bedeckt war; es kostete gehörige Anstrengungen, um sich mit dem Boote in offenes Wasser durchzubrechen.

Ich dachte mir, daß das Land, welches wir auf der Nordseite des Sundes vor uns hatten, das an der Aktinia-Bai, wo die „Vega" geankert hatte, sein könnte. Aber vergebens forschte ich nach dem „Steinwahrzeichen", das Nordenskiöld dort errichtet hatte, und entdeckte jetzt zu meinem Erstaunen, daß es nur eine kleine Insel war und daß wir uns auf der Südseite des Haupteinganges zum Taimyr-Sunde befanden, der sich hier als sehr breit erwies. Wo die Aktinia-Bai weiter nordwärts in Wirklichkeit ins Land einschneidet, konnte ich dann ungefähr folgern.

Wir waren hungrig geworden und wollten essen, ehe wir von dieser Insel weiter ruderten; aber die Gesichter wurden gar lang, als es sich herausstellte, daß die Butter vergessen worden war. So würgten wir denn unsern trockenen Schiffszwieback, so gut es gehen wollte, hinunter und zerbrachen uns fast die Kinnbacken an den Stücken, die wir von einem getrockneten Renthierbug heruntersägen

konnten. Müde, aber nicht satt, zogen wir weiter und tauften die Landzunge „Kap Smørlaus“ (Butterloses Kap).

Wir ruderten weit in den Sund hinein; es schien dort gutes Fahrwasser für ein Schiff zu sein, 15 und 18 Meter Tiefe bis zum Strande. Gegen Abend wurden wir jedoch vom Eise aufgehalten, und da wir befürchten mußten, eingeschlossen zu werden, hielt ich es fürs beste, zu wenden.

Gefahr zu verhungern war hier freilich nicht; überall fanden sich frische Fährten von Bären und Renthieren, und im Wasser gab es genug Seehunde; aber ich hatte Sorge, die „Fram“ aufzuhalten, falls sich Aussichten zeigen sollten, anderswo vorwärts zu kommen. Gegen starken Wind arbeiteten wir uns denn heimwärts und langten endlich am nächsten Morgen wieder an Bord der „Fram“ an. Und es war nicht zu früh; denn bald brach das Unwetter ernstlich los.

Ueber die Schiffbarkeit des Taimyr-Sundes sagt Nordenskiöld, daß derselbe „nach den Lothungen des Lieutenants Palander einen so steinigen Grund und heftige Strömungen hat, daß es kaum rathsam ist, durch den Sund zu segeln, bevor er nicht vollständig ausgelothet ist und Beobachtungen der Gezeitenströmungen zur Beurtheilung der wechselnden Stromrichtung angestellt worden sind“ (Vega-Expeditionens vetenskapliga iakttagelser, I, 152). Ich habe Vorstehendem nichts Besonderes hinzuzufügen, es sei denn der Umstand, daß das Fahrwasser, da wo wir vordrangen, frei war und, soweit ich beobachten konnte, passirbar aussah; wir waren aber kaum so weit nach Osten gelangt wie Palander. Ich war daher entschlossen, sobald es nothwendig werden sollte, zu versuchen, mit der „Fram“ durchzudringen.

Der 5. September brachte Schneegestöber und eine steife Brise, die beständig zunahm. Gegen Abend sauste es mächtig durch die Takelung, und wir freuten uns, an Bord zu sein; heute wäre es nicht leicht gewesen, mit dem Boote zurückzukommen. Die Situation gefiel mir übrigens nicht. Freilich war Aussicht vorhanden, daß dieser Wind

das Eis im Norden etwas auflockern würde, und die gestrigen Erfahrungen hatten mich hoffen lassen, daß es uns im Nothfalle gelingen würde, hier durch den Sund zu dringen; aber jetzt führte der Wind immer größere Eismassen an uns vorüber, und es war überhaupt beunruhigend, daß der Winter sich dem Anscheine nach mehr und mehr näherte; er konnte gar leicht im Ernste sich einstellen, ehe wir einen Durchgang gefunden hatten.

Ich versuchte, mich mit dem Gedanken an eine Ueberwinterung in dieser Gegend abzufinden, und hatte mir schon einen vollständigen Plan über unsere Fahrten im kommenden Jahre gemacht. Außer einer Untersuchung der Küste, die sicherlich genug Aufgaben zu lösen geben würde, sollten dieselben sich über das unbekannte Innere der ganzen Taimyr-Halbinsel bis zur Mündung des Chatanga-Flusses erstrecken. Mit unsern Hunden und Schneeschuhen konnten wir weit umherstreifen, sodaß das Jahr für die Geographie und Geologie sicher nicht verloren gewesen sein würde. Aber mich damit aussöhnen — nein, das ging nicht! Ein Jahr des Lebens war ein Jahr, und unsere Expedition mochte ohnedies lang genug dauern.

Was mich am meisten peinigte, war jedoch der Gedanke: hindert das Eis uns jetzt, wer bürgt uns dafür, daß es nicht im nächsten Jahre ebenso sein wird? Wie oft sieht man nicht, daß mehrere ungünstige Eisjahre aufeinander folgen, und dieses Jahr erwies sich deutlich als keins von den besten. Obschon ich es mir nicht eingestehen wollte, lag ich in den Nächten wahrlich nicht auf Rosen, ehe der Schlaf kam und den Geist ins Reich der Vergessenheit führte.

So kam der 6. September, ein Mittwoch — mein Hochzeitstag. Als ich am Morgen erwachte, war ich abergläubisch genug, das Gefühl zu haben, daß dieser Tag eine Veränderung bringen müsse, wenn sie überhaupt eintreten sollte. Der Sturm hatte etwas nachgelassen, die Sonne schaute zuweilen ein wenig hervor, und das Leben wurde heiterer. Am Nachmittag legte sich der Wind gänzlich; es wurde stilles schönes Wetter. Den Sund nördlich von uns, der bisher von

festem Eis versperrt war, hatte der Sturm frei gefegt; aber der Sund im Osten, wo wir mit dem Boote gewesen waren, war ganz zugestopft — wären wir an jenem Abend nicht so zeitig umgekehrt, so wären wir noch dort, wer weiß auf wie lange! Es war anscheinend Hoffnung, daß jetzt auch das Eis zwischen dem Kap Lapteff und den Almqvist-Inseln aufgebrochen sei. Wir heizten daher sofort die Maschine und dampften um halb sieben Uhr abends nach Norden, um aufs neue unser Glück zu versuchen. Ich hatte den festen Glauben, daß dieser Tag uns Glück bringen würde.

Es war immer noch schönes Wetter, und wir freuten uns der Sonne. Wir waren jetzt so wenig an die Sonne gewöhnt, daß Nordahl am Nachmittag beim Kohlenschaufeln im dunkeln Raume einen Sonnenstrahl, der durch die Luke fiel und im Kohlenstaub leuchtete, für einen Balken hielt. Er lehnte sich getrost nach vorn, war aber nicht wenig überrascht, als er sich plötzlich unten im Raume zwischen Eisengerümpel wiederfand.

Es wurde immer schwerer, sich hier über das Land zu orientiren, und unsere Breitenbestimmung zu Mittag machte die Sache nicht klarer; sie versetzte uns auf 76° 2′ nördl. Br.* oder ungefähr 8 Seemeilen (= 8′) südlich von dem, was bei Nordenskiöld oder Bove als Festland verzeichnet ist. Daß diese Karten correct sein sollten, war freilich kaum zu erwarten, da während der ganzen Zeit der Anwesenheit der Vega-Expedition unsichtiges Wetter gewesen zu sein scheint. Es wird auch ausdrücklich aufmerksam gemacht, daß es nur Kartenskizzen seien.

Auch jetzt, als wir nordwärts gingen, vermochten wir nicht die Hovgaard-Inseln zu finden, und als ich glaubte, bei ihnen angelangt zu sein, gerade auf der Nordseite des Eingangs zum Taimyr-Sunde, sah ich zu meiner Verwunderung ungefähr in rechtweisend**

* Bemerkt muß werden, daß die Beobachtung nicht ganz genau ist, da der Horizont von Land eingeschränkt war.

** Rechtweisend bezeichnet die Orientirung nach dem wahren astronomischen Meridian, mißweisend jene nach der Richtung der Magnetnadel. Der Unterschied beider Richtungen heißt die Declination der Magnetnadel.

nördlicher Richtung einen hohen Berg, der dem Anscheine nach auf dem Festlande lag. Wie hing doch dies zusammen? Ich schöpfte mehr und mehr den Verdacht, daß wir in einen ganzen Inselcomplex hineingerathen seien. Jetzt sah es aber so aus, als ob wir Gewißheit bekommen sollten. Leider schlug das Wetter gerade in diesem spannungsvollen Augenblick in Regen und Schnee um, und wir mußten der Zukunft die Lösung dieses Räthsels überlassen.

Die schwere Luft und die hereinbrechende Nacht verursachten, daß wir das weiter entfernte Land nicht sehen konnten. Es mochte vielleicht gewagt sein, drauf los zu dampfen; aber die Gelegenheit war gar zu günstig. Wir verminderten die Geschwindigkeit ein wenig und setzten während der Nacht unsern Weg nach der Küste fort, bereit zum Wenden, sobald Land voraus gemeldet werden sollte. Sicher in dem Bewußtsein, daß Sverdrup die Wache hatte, kroch ich in die Koje, mit leichterm Sinn als seit langer Zeit.

Am nächsten Morgen (7. September) um 6 Uhr kam Sverdrup und machte mir die Meldung, daß wir die Taimyr-Insel oder Kap Lapteff um 3 Uhr nachts passirt hätten, uns nun in der Taimyr-Bucht befänden, aber dichtes Eis und eine Insel vor uns hätten. Wir konnten möglicherweise bis zu dieser Insel gelangen, da sich gerade eine Rinne nach dieser Richtung hin gebildet hatte; aber es zeigte sich ein reißender Wirbelstrom, sodaß wir vorläufig wieder zurück mußten.

Nach dem Frühstück ging ich in die Tonne hinauf. Es war glänzender Sonnenschein. Ich fand, daß Sverdrup's Insel das Festland sein mußte, das jedoch im Gegensatz zu den Karten merkwürdig weit nach Westen lag; ich konnte noch die Taimyr-Insel hinter mir sehen, und die östlichste der Almqvist- oder Nordenskiöld-Inseln glänzte im Norden in der Sonne.

Es war eine lange sandige Landzunge, die wir vor uns hatten, und ich konnte das Land verfolgen, bis es am südlichen Horizont gegen das Ende der Bucht zu verschwand. Dann kam ein schmaler

Streifen, wo ich nur offenes Wasser erblicken konnte. Darauf tauchte Land auf der Westseite auf, gegen die Taimyr-Insel hin. Mit seinen Höhen und runden Bergkuppen war dieses Land wesentlich verschieden von der niedrigen Küste auf der Ostseite der Bucht. Die breite Landzunge, die wir hier entdeckt haben und die den östlichen Theil der früheren Taimyr-Bai begrenzt, wurde König Oskar-Halbinsel getauft.

Nördlich von der Landzunge sah ich klares Wasser; einiges Eis befand sich zwischen uns und diesem, aber die „Fram" zwängte sich hindurch. Als wir vor die Landzunge kamen, wurde ich dadurch überrascht, daß das Meer von braunem Lehmwasser bedeckt war. Tief konnte diese Schicht jedoch nicht sein, da das Kielwasser hinter uns ganz klar war. Das Lehmwasser schäumte zu beiden Seiten des Fahrzeugs. Ich ließ das Loth werfen und fand, wie erwartet, seichteres Wasser; erst 15 Meter, darauf 12 und schließlich 10 Meter. Nun stoppte ich und ging rückwärts.

Die Sache sah verdächtig aus, die Eisschollen ringsum lagen auf dem Grunde. Hier ging auch ein reißender Strom nach Nordost.

Während beständig gelothet wurde, gingen wir wieder langsam vorwärts. Glücklicherweise hielt sich die Tiefe auf 10 Meter. Nach einer Weile wurde das Wasser wieder tiefer, anfangs 11 Meter, dann 11½ und darauf 12, und jetzt gingen wir wieder mit voller Fahrt vorwärts. Bald befanden wir uns jenseits im blauen Meere. Die Grenzen zwischen dem braunen Oberflächenwasser und dem klaren blauen Wasser waren sehr scharf. Es war deutlich, daß das erstere aus irgendeinem Flusse im Süden kam.

Von dieser Landzunge erstreckt sich das Land in östlicher Richtung und bildete eine breite Bai, die von Toll-Bai genannt wurde. Wir hielten den Kurs östlich und nordöstlich in der Rinne zwischen dem Eise und dem Lande. Am Nachmittag wurde die Rinne ganz schmal, sodaß wir ganz an die Küste herankamen, die sich jetzt wieder nach Norden wendete.

An dieser entlang fuhren wir alsdann in einer engen Rinne, wo eine Tiefe von 10 bis 15 Meter war, mußten aber am Abend stoppen, da das Eis bis an den Strand heranreichte.

Das Land auf dem ganzen Wege hatte große Aehnlichkeit mit Jalmal. Dasselbe niedrige Flachland, das sich wenig übers Meer erhebt und aus größerer Entfernung nicht sichtbar ist. Nur daß es hier vielleicht etwas hügeliger ist, ja an ein paar Stellen weiter landeinwärts sogar einige Höhenzüge zeigt. Aber der Strand scheint überall aus Sand- und Lehmschichten zu bestehen, die jäh zum Meere abstürzen.

Auf den Ebenen landeinwärts waren viele Trupps Renthiere zu sehen. Am nächsten Morgen (8. September) unternahm ich einen Jagdausflug an Land. Nachdem ich ein Renthier geschossen hatte, wollte ich die Jagd fortsetzen, aber bald zog eine überraschende Entdeckung meine ganze Aufmerksamkeit auf sich, und ich vergaß mein eigentliches Vorhaben.

Es war ein großer Fjord, der nördlich von mir ins Land schnitt. Ich ging so weit es mir möglich war, um mich besser zu orientiren, konnte aber dennoch das Ende nicht sehen. Der Fjord erstreckte sich ostwärts breit und mächtig ins Land, so weit mein Auge reichte, bis zu einigen blauen Bergen in weiter, weiter Ferne; diese Berge schienen am äußersten Horizont bis zum Wasser hinabzureichen; hinter ihnen konnte ich weder von Land noch von Bergen etwas sehen.

Meine Phantasie erwachte, und zuweilen schien es mir fast, als ob es ein Sund sein könne, der sich quer durchs Land erstrecke und die Tscheljuskin-Halbinsel zu einer Insel mache. Wahrscheinlich aber ist es nur ein Fluß, der sich nahe der Mündung zu einem breiten See erweitert, wie wir es ähnlich bei mehrern sibirischen Flüssen finden.

Auf den Lehmflächen, über die ich mich hier bewegte, lagen überall mächtige erratische Blöcke aus verschiedenen Gesteinsarten zerstreut. Sie können nur von den mächtigen Gletschern der Eiszeit hierher gebracht worden sein. Ueberall wo wir an der nordsibirischen Küste

an Land gegangen waren, fanden wir Spuren einer Eiszeit. Auf der Renthierinsel hatte ich am 21. August an dem zur Ebbezeit trocken liegenden Strande auf dem Gesteine Schrammungsspuren gefunden. Auf der Taimyr-Insel sah man überall zahlreiche Findlinge, und hier war es nun dasselbe. Weiter nördlich, östlich von Kap Tscheljuskin, fand ich es ebenso. Hält man diese Beobachtungen zusammen mit Baron Toll's Entdeckungen von fossilen Gletschern und andern Eiszeitspuren auf den Neusibirischen Inseln und von altem Gletschermaterial in dem Gebiete zwischen Olenek und Angara, so muß man es für wahrscheinlich halten, daß jedenfalls ein größerer Theil von Nordsibirien von Gletschern bedeckt gewesen ist.

Von lebenden Wesen war nicht viel zu erblicken. Außer Renthieren gab es nur ein paar Bergschneehühner, einige wenige Schneesperlinge und Schnepfen; außerdem sah ich Spuren von Füchsen und Lemmingen.

Dieser nördlichste Theil Sibiriens ist ganz unbewohnt und wird schwerlich von nomadisirenden Eingeborenen besucht. Auf einer weit landeinwärts gelegenen Ebene fand ich jedoch einen kreisrunden Mooshaufen, der sein Entstehen möglicherweise Menschenhänden verdankt. Vielleicht war dennoch irgendein Samojede hier gewesen und hatte Moos für seine Renthiere gesammelt; jedenfalls mußte es vor langer Zeit gewesen sein, denn das Moos war ganz schwarz und verfault. Aber es konnte wol auch ein Spiel der Natur sein; sie ist oft sehr launisch.

Wie doch Licht und Schatten in diesem arktischen Lande wechseln! Als ich am nächsten Morgen (9. September) in die Tonne kam, sah ich, daß das Eis vom Lande aus gegen Norden locker geworden war, und ich vermochte eine Rinne zu verfolgen, die uns in offenes Wasser nach Norden führen konnte. Ich gab sofort Ordre, die Maschine anzuheizen. Das Barometer war zwar unstreitig niedrig, ja so niedrig, wie wir es bisher auf der Fahrt noch nicht gesehen hatten; es war bis auf 733 Millimeter gefallen. Der Wind kam in steifen Böen vom

Lande her und jagte in heftigen Stößen über die Ebene, Wolken von Sand und Staub aufwirbelnd. Sverdrup meinte, es sei am sichersten, liegen zu bleiben, wo wir seien; aber es war zu ärgerlich, diese prächtige Gelegenheit nicht ausnutzen zu können. Die Sonne schien so schön, und der Himmel sah so lächelnd und vertrauenerweckend aus. Ich ließ die Segel setzen, und bald ging es durchs Eis nach Norden unter Dampf und allen Segeln. Jetzt mußte Kap Tscheljuskin überwunden werden.

Nie hatte die „Fram" eine solche Fahrt gemacht; wir fanden, daß die Geschwindigkeit über 8 Seemeilen in der Stunde betrug. Es war, als verstände das Schiff, was es jetzt galt. Nicht lange darauf waren wir durch das Eis hindurch und hatten offenes Wasser am Lande entlang, so weit das Auge reichte. An einer Landzunge nach der andern fuhren wir vorüber; neue Fjorde und Inseln fanden wir unterwegs, und bald glaubte ich, durchs Fernrohr einige Berge weit im Norden erblicken zu können; sie mußten in der Nähe des Kap Tscheljuskin sein.

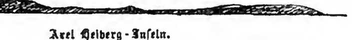
Das Land, an dem wir hinsegelten, war ganz niedrig; zum Theil ähnelte es jenem, das ich am Tage zuvor betreten hatte. Hinter der flachen Küste sah man in der Ferne höhere Berge oder Bergketten. Einige von ihnen schienen aus horizontal liegendem sedimentärem Schiefer zu bestehen. Die Berge landeinwärts waren alle mit Schnee bedeckt. An einer Stelle sah es aus, als ob die ganze Bergkette von einem ausgedehnten Eis- oder Schneefeld bedeckt sei, das sich über dem Abhang herabwölbte; am Rande dieser Fläche traten Bergspitzen hervor, aber auf der Innenseite war die Fläche fleckenlos weiß. Daß es Neuschnee sein sollte, dazu erschien diese Fläche gar zu zusammenhängend und gleichmäßig; sie glich mehr einem wirklichen Gletscher.

Wenn Nordenskiöld's Karte an dieser Stelle „landeinwärts hohe Bergketten" angibt, so stimmt dies also gut mit unsern Beobachtungen, obschon ich diese Berge nicht als besonders hoch taxiren möchte. Wenn dagegen an derselben Stelle, in Uebereinstimmung mit frühern Karten,

die Rede ist von einer „hohen Klippenküste“, so ist dies eine weniger zutreffende Bezeichnung.

Die Küste ist sehr niedrig und besteht wenigstens zum großen Theile aus Lehm oder lockern Erdschichten. Entweder hat Nordenskiöld die Angabe aus ältern unzuverlässigen Quellen geschöpft, oder er hat sich vielleicht durch den beständigen Nebel, den er in diesen Gewässern hatte, irreleiten lassen.

Am Abend näherten wir uns der Nordspitze des Landes; aber der Strom, der uns im Laufe des Tages getragen, war nun gegen uns, und es schien, als ob wir nie an der Insel, die am Strande nördlich von uns lag, vorbeikommen sollten. Landeinwärts war die Berghöhe, das Eivind Astrup-Gebirge, die ich bereits am Tage erblickt hatte. Sie war oben abgeflacht, während die Seiten, wie früher erwähnt, steil abstürzten. Das Gestein sah aus wie Sandstein oder Basalt, es waren aber wagerechte Schichten und Absätze an den Seiten nicht sichtbar. Ich schätzte die Höhe auf 400 bis 500 Meter. Draußen

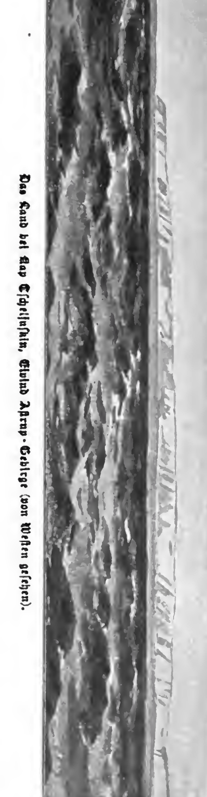


Axel Heiberg-Inseln.

im Meere waren mehrere neue Inseln (Axel Heiberg-Inseln) zu erblicken, von denen die nächste ziemlich groß war. Einige Inseln hatten wir schon früher weiter draußen gesehen, die Fearnley-Inseln.

Endlich, endlich näherte sich der Augenblick, daß wir den Punkt passiren sollten, der uns so lange im Kopfe gespukt hatte — die zweite der Schwierigkeiten, vor denen ich mich auf dieser Fahrt gefürchtet hatte.

Ich saß abends oben in der Tonne und schaute nach Norden. Das Land war flach und öde. Draußen im Meere war die Sonne längst untergegangen, der Abendhimmel erglühte in träumerischem, goldigem Schimmer. Es war so einsam und still hoch oben über dem Wasser. Nur ein einziger Stern war zu sehen; er stand gerade über Kap Tscheljuskin und glänzte hell und wehmüthig vom bleichen



Das Land bei Kap Tscheljuskin, Eivind Astrup-Gebirge (von Westen gesehen).

Himmel hernieder. Je weiter wir vorwärts gingen und die Landzunge mehr östlich vor uns lag, folgte er uns; beständig stand er über uns. Ich mußte ihn betrachten. Er zog mich gar eigenartig an und schenkte mir Frieden. War es mein Stern, war es das Auge der Heimat, das uns folgte und mir jetzt zulächelte? — — Gar viele Gedanken rief er hervor, während die „Fram“ in der düstern, wehmüthigen Nacht sich am nördlichsten Punkte der Alten Welt vorbeiarbeitete.

Gegen Morgen waren wir bis an den Punkt gekommen, den wir für die nördlichste Landzunge selbst hielten. Wir steuerten auf das Land zu, und gerade beim Ablösen der Wache, Schlag 4 Uhr, wurden die Flaggen gehißt, und unsere letzten drei Kartuschen sandten einen donnernden Salut übers Meer. Im selben Augenblick kam die Sonne zum Vorschein. Da brach unser poetischer Doctor in folgenden stimmungsvollen Vers aus:

> Flagene heises, salutten går,
> solen rinder, og klokken slår.

> Die Glocke schlägt es dröhnt der Salut,
> Die Flaggen gehißt — am Ende wird's gut!

Als die Sonne aufging, löste sich der Tscheljuskin-Zauber, der unsern Sinn so lange gefangen gehalten hatte. Nun lag

der Weg offen vor uns bis zu unserm Ziel, dem Treibeise nördlich von den Neusibirischen Inseln. Alle Mann wurden aus dem Schlafe geweckt, eine Fruchtbowle sowie Cigarren wurden im Salon, der festlich erleuchtet war, servirt. Bei einer solchen Veranlassung geziemte sich selbstverständlich ein außergewöhnlich schwungvoller Toast. Ich ergriff das Glas, und meine Rede lautete: „Ja, Prosit Kinder, und Glückauf Tscheljuskin!“ Dann wurde auf dem Harmonium gespielt, während ich mich aufs neue in die Tonne begab, um einen letzten



Auf der Ostseite von Cap Tscheljuskin (10. September 1893).

Blick auf das Land zu werfen. Die Berghöhe, die ich am Abend gesehen hatte, lag, wie sich jetzt erwies, auf der westlichen Seite der Halbinsel. Weiter nach Osten erstreckte sich ein zweiter niedrigerer und mehr abgerundeter Bergrücken südwärts. Es mußte derjenige sein, den Nordenskiöld erwähnt; jenseits desselben mußte nach der Beschreibung die Nordspitze selbst liegen; und jetzt befanden wir uns gerade vor der König Oskar-Bai. Aber ich suchte vergebens durchs Fernrohr nach dem von Nordenskiöld errichteten „Steinwahr-

zeichen". Ich hatte sehr große Lust, an Land zu gehen, jedoch mir schien, wir hätten keine Zeit. Die Bai, die während des Besuchs der „Vega" eisfrei war, war jetzt ganz von festem Wintereis geschlossen.

Das Fahrwasser lag weiter vorwärts offen; aber draußen im Meere konnten wir die Kante des Treibeises sehen. Etwas weiter westlich passirten wir ein paar kleine Inseln, die eine kleine Strecke von der Küste entfernt lagen; wir nannten sie nach dem Begleiter Greely's Lockwood-Inseln (s. S. 8). An der nordwestlichen Ecke von Tscheljuskin mußten wir vormittags anhalten, des Treibeises wegen, das bis zum Lande vor uns zu reichen schien.

Der dunkeln Luft nach zu urtheilen, schien sich wieder offeneres Fahrwasser jenseits einer Insel, die wir vor uns hatten, zu befinden. Nachdem wir an Land gewesen waren und uns davon überzeugt hatten, daß ein Sund oder Fjorde, die sich weiter im Süden in diese Insel erstreckten, ganz von festem Eis geschlossen waren, brachen wir uns am Abend auf der Außenseite der Insel einen Weg. Dann gingen wir während der Nacht unter Dampf und Segel südwärts. Es ging mit reißender Schnelligkeit, und mehrmals erzielten wir unter den steifen Böen eine Fahrt von 9 Seemeilen. Hin und wieder trafen wir etwas Eis, aber wir kamen mit Leichtigkeit durch.

Am 11. September bekamen wir gegen Morgen hohes Land voraus und mußten den Kurs in rechtweisend östliche Richtung verändern, die wir den ganzen Tag beibehielten. Als ich vormittags auf Deck kam, sah ich ein herrliches Bergland in unserer Nähe, mit hohen Gipfeln und Thälern dazwischen.

Es war auf der ganzen Reise seit Vardö zum ersten mal, und nach dem einförmigen Flachland, an dem wir nun so lange Zeit entlang gefahren waren, war es erfrischend, wieder Berge zu sehen. Sie endeten im Osten mit einem steilen Absturz; östlich davon erstreckte sich eine vollständig flache Ebene. Im Laufe des Tages verloren wir das Land ganz aus den Augen und wir sahen es sonderbarerweise auch nicht wieder; auch nicht die Paulus- und

Petrus-Inseln, obschon unser Kurs den Karten nach gerade über dieselben führte.

Dienstag, 12. September. Heute Morgen gegen 6 Uhr wurde ich von Hendriksen mit der Nachricht geweckt, daß mehrere Walrosse auf einer Scholle dicht bei uns lägen. — „O, Tod und Teufel!" Ich sprang auf und war im Nu in den Kleidern.

Es war ein schöner Morgen mit prächtigem, stillem Wetter; man konnte über die klare Eisfläche herüber das Schnauben der Walrosse hören. Die Thiere lagen beisammen auf einer Scholle landeinwärts von uns; hinter ihnen erglänzten blaue Berge in der Sonne. Endlich waren die Harpunen geschliffen, Büchsen und Patronen bereit, und Hendriksen, Juell und ich zogen aus. Es schien ein schwacher Wind aus Süden zu wehen, und wir ruderten nördlich um die Thiere herum, um ihnen aus dem Wind zu kommen. Ab und zu hob das Thier, das auf Wache stand, den Kopf, sah uns aber schwerlich, und wir glitten weiter. Bald waren wir so nahe, daß wir vorsichtig rudern mußten. Juell führte die Ruder, während Hendriksen sich vorn mit der Harpune bereit hielt und ich hinter ihm mit der Büchse.

Sobald das Wachtthier den Kopf hob, wurden die Ruder angehalten, und wir blieben unbeweglich; dann sank der Kopf wieder, und neue Ruderschläge brachten uns vorwärts.

Die Thiere lagen dicht gedrängt auf einer kleinen Scholle, alte und junge durcheinander. Es waren schwere Fleischkolosse.

Ab und zu fächelte sich eine der Damen mit dem Schweife hin und her über die Fleischmasse; dann lag sie wieder still auf dem Rücken oder auf der Seite. „O, das gibt viel Fleisch", sagte Juell, unser Koch. Immer vorsichtiger glitten wir näher. Während ich mit der Büchse bereit saß, faßte Hendriksen mit festem Griff den Schaft der Harpune. Im selben Augenblick, da das Boot gegen die Scholle stieß, erhob er sich, und die Harpune sauste durch die Luft, traf aber zu hoch, prallte an der zähen Haut ab und tanzte über die Rücken der Thiere.

Jetzt kam Leben in die Gesellschaft. Zehn bis zwölf ungeheuere häßliche Köpfe erhoben sich mit einem mal gegen uns, die Fleischberge drehten sich mit unbegreiflicher Schnelligkeit herum und kamen watschelnd mit erhobenen Köpfen unter hohlem Bellen nach dem Rande der Eisscholle, wo wir lagen. Es war unleugbar ein imposanter Anblick.

Ich warf die Büchse an die Wange und brannte auf einen der größten Köpfe los. Es gab einen Ruck, das Thier taumelte und fiel vornüber ins Wasser. Dann einem zweiten Thier eine Kugel durch den Kopf; es brach ebenfalls zusammen, wälzte sich aber nur mit Mühe und Noth in das Wasser. Dann warf die ganze Gesellschaft sich ins Wasser, sodaß es ringsum hoch aufspritzte. Alles war im Laufe einiger Sekunden geschehen.

Aber bald kamen sie wieder zum Vorschein, ums Boot herum, ein Kopf immer größer und häßlicher als der andere, die Jungen dicht daneben. Sie standen aufrecht im Wasser, bellten und lärmten, daß die Luft bebte, warfen sich nach vorn auf uns zu, auf die Seite und wieder in die Höhe, und neues Bellen erfüllte die Luft. Sie wälzten sich herum und verschwanden mit gewaltigem Rauschen, dann kamen sie wieder an die Oberfläche. Es kochte und schäumte das Wasser weit hinaus; es war, als wenn die bisher so schweigsame Eiswelt mit einem Schlage in kochende Raserei versetzt worden sei. Jeden Augenblick mußte man erwarten, einen Walroßzahn oder auch zwei durchs Boot zu bekommen oder gehoben und durch die Luft geschleudert zu werden; das war wol das mindeste, was nach solchem Spektakel geschehen mußte. Allein der Tumult dauerte fort, und das Erwartete geschah nicht.

Wiederum suchte ich mir meine Opfer aus. Sie fuhren fort, wie die übrigen zu bellen und zu grunzen, aber das Blut strömte ihnen dabei aus Mund und Nase. Noch eine Kugel, und wieder stürzte ein Thier und schwamm auf dem Wasser; dann eine Kugel nach dem zweiten, welches auch nicht untersank. Hendriksen stand

mit den Harpunen bereit und brachte beide Thiere in Sicherheit. Ich schoß noch ein drittes Thier, doch hatten wir keine Harpune mehr und mußten daher einen Robbenhaken einschlagen, um es über Wasser zu halten. Der Haken glitt aber ab, und das Thier sank, ehe wir es bergen konnten. Während wir unsere Beute nach einer Eisscholle schleppten, waren wir eine Zeit lang noch von Walrossen umgeben.



Erlegte Walrosse nördlich der Chatanga-Mündung.

Es hatte aber keinen Zweck, noch mehr zu schießen, denn wir besaßen keine Mittel, um die Thiere fortzuschaffen.

Gleich darauf kam die „Fram“ herbei und nahm die von uns erlegten zwei Thiere an Bord. Dann setzten wir die Fahrt längs der Küste fort. In dieser Gegend sahen wir viele Walrosse. Nachmittags schossen wir noch zwei und hätten noch viel mehr erlegen können, wenn wir Ueberfluß an Zeit gehabt hätten. Gerade in derselben Gegend hat auch Nordenskiöld einige kleine Heerden Walrosse angetroffen.

Wir setzten die Fahrt gegen eine starke Strömung südwärts längs der Küste fort, an der Mündung der Chatanga vorbei.

Dieser östliche Theil der Taimyr-Halbinsel ist eine verhältnißmäßig hohe, gebirgige Gegend, aber mit einem niedrigen ebenen Streifen zwischen den Bergen und der See. Es ist anscheinend dieselbe Art niedrigen Landes, wie wir sie fast auf dem ganzen Wege an der Küste entlang gesehen hatten. Da die See ziemlich offen und eisfrei zu sein schien, versuchten wir mehrfach, unsern Weg abzukürzen, indem wir die Küste verließen und quer hinüber auf die Mündung des Olenek zusteuerten. Jedesmal wurden wir aber durch dichtes Eis nach unserer Rinne am Lande zurückgetrieben.

Am 14. September befanden wir uns unweit der Küste zwischen dem Chatanga- und dem Anabara-Fluß, ebenfalls ein ziemlich hohes, gebirgiges Land mit einem niedrigen Uferstreifen.

„In dieser Beziehung", schrieb ich im Tagebuch, „erinnert die ganze Küste sehr stark an Jäderen in Norwegen. Jedoch sind die Berge hier nicht so sehr voneinander gesondert, auch sind sie erheblich niedriger als die weiter nordwärts beobachteten. Die See ist unangenehm seicht; einmal in der Nacht hatten wir nur 7 Meter und waren gezwungen, eine Strecke zurückzufahren. Draußen haben wir Eis ganz in der Nähe, doch ist eine genügende Rinne vorhanden, sodaß wir ostwärts vordringen können."

Am nächsten Tage (15. September) kamen wir in gutes, offenes, aber seichtes Wasser von nie mehr als 12—13 Meter Tiefe. Wir hörten im Osten das Getöse der Wogen; es mußte also in dieser Richtung offenes Wasser sein, wie wir es auch erwartet hatten. Offenbar begann der Lena-Strom mit seiner mächtigen Masse warmen Wassers seinen Einfluß auszuüben. Die See war hier bräunlicher und wies Anzeichen einer Vermischung mit schlammigem Flußwasser auf; auch war der Salzgehalt viel geringer.

„Es würde thöricht sein", bemerkte ich an diesem Tage im



Walroßjagd an der Ostküste der Taimyr-Halbinsel.

Tagebuch, „jetzt noch, da es schon so spät ist, in den Olenek einzufahren. Selbst wenn die Untiefen keine Gefahr böten, würde es uns zu viel Zeit kosten — wahrscheinlich ein ganzes Jahr. Außerdem ist es keineswegs sicher, daß die «Fram» dort überhaupt passiren kann; es würde eine sehr ermüdende Arbeit geben, wenn sie in diesen Gewässern auf Grund geriethe. Ohne Zweifel würden wir sehr viel besser daran sein, wenn wir noch einige Hunde mehr hätten; doch ein ganzes Jahr verlieren ist zu viel. Wir wollen daher lieber ostwärts direct nach den Neusibirischen Inseln steuern, da sich uns jetzt eine gute Gelegenheit bietet und die Aussichten wirklich glänzend sind.

„Das Eis gibt mir hier ziemlich viel zu rathen auf. Wie in aller Welt geht es zu, daß es nicht durch die Strömung nordwärts getrieben wird, die nach meinen Berechnungen von dieser Küste nach Norden gehen müßte, was wir thatsächlich auch selbst gespürt haben? Auch ist das Eis so schwer und dick und sieht aus, als ob es mehrere Jahre alt sei. Kommt es von Osten her, oder treibt es sich hier rundherum in der See zwischen der nördlich gehenden Strömung der Lena und der Taimyr-Halbinsel? Ich kann es noch nicht sagen, aber, sei dem wie ihm wolle, jedenfalls unterscheidet sich dieses Eis von dem dünnen einjährigen Eise, das wir bisjetzt im Karischen Meere und westlich von Kap Tscheljuskin gesehen haben."

Sonnabend, 16. September. Wir halten nach dem Kompaß einen nordwestlichen Kurs ein durch offenes Wasser und sind ziemlich weit nach Norden gekommen, sehen aber kein Eis; auch ist der Himmel nach Norden hin dunkel. Das Wetter ist mild und die Temperatur verhältnißmäßig warm, fast + 2° C. Wir haben die Strömung gegen uns und befinden uns stets beträchtlich westlich von dem Punkte, an dem wir nach unsern Berechnungen sein sollten.

Im Laufe des Tages sahen wir mehrere Schwärme von Eidergänsen. Nördlich von uns müssen wir Land haben; ob es wol dasjenige sein kann, welches das Eis zurückhält?

Am nächsten Tage (17. September) trafen wir Eis an und mußten etwas südlich halten, um davon frei zu kommen. Ich begann schon zu fürchten, daß wir nicht im Stande sein würden, so weit zu gelangen, wie ich gehofft hatte. Aber in meinen Aufzeichnungen für den folgenden Tag (18. September) lese ich:

„Ein herrlicher Tag. Richteten den Kurs nordwärts, westlich von der Bjelkoff-Insel. Offene See, schöner Wind aus Westen, guter Fortgang; Wetter klar. Nachmittags etwas Sonnenschein.

„Nun kommt der entscheidende Augenblick. Um 12 Uhr 15 Minuten nehmen wir den Kurs mißweisend* Nord zu Ost. Jetzt muß sich zeigen, ob meine Theorie, auf der die ganze Expedition beruht, richtig ist: ob wir etwas nördlich von hier eine nach Norden gerichtete Strömung finden.

„Bisjetzt ist alles besser gegangen, als ich erwartet hatte. Wir befinden uns auf 75° 30′ nördlicher Breite und haben im Norden und Westen noch offenes Wasser und dunkeln Himmel. Abends war voraus und über dem Steuerbordbug am Himmel der Widerschein von Eis** wahrzunehmen. Gegen 7 Uhr glaubte ich Eis sehen zu können, das jedoch in so regelmäßigen Linien aufstieg, daß es mehr Aehnlichkeit mit Land hatte; es war aber zu dunkel, um genau zu unterscheiden. Es schien, als ob es die Bjelkoff-Insel sein könne, und ein großer heller Fleck weiter nach Osten hätte sogar der Widerschein der schneebedeckten Kotelnyj-Insel sein können.

„Gern wäre ich hier angelaufen, theils um etwas von dieser interessanten Insel zu sehen, theils um die Proviantdepots zu untersuchen, welche, wie wir wußten, von dem freundlich für uns besorgten Baron von Toll dort für uns deponirt waren.*** Aber die Zeit war

---

* Siehe Anmerkung S. 155.
** Siehe Anmerkung S. 114.
*** Siehe S. 64.

kostbar, und nach Norden hin schien die See offen vor uns zu liegen. Die Aussichten waren glänzend, und wir segelten stetig nach Norden, neugierig, was der morgige Tag uns bringen werde, Enttäuschung oder Hoffnung. Wenn alles gut ging, würden wir Sannikoff-Land erreichen, ein bisjetzt noch unbetretenes Gebiet.

„Es war ein seltsames Gefühl, so in dunkler Nacht nach unbekannten Ländern zu fahren, über ein offenes wogendes Meer, das noch kein Schiff, kein Boot getragen hatte. Wir hätten uns Hunderte von Meilen entfernt in südlichern Gewässern glauben können, so mild war in dieser Breite für den September die Luft.“

Dienstag, 19. September. Noch nie habe ich eine so herrliche Segelfahrt gemacht. Immer weiter nach Norden geht es, stetig nach Norden mit gutem Winde, so schnell nur Dampf und Segel uns führen können, und auf offener See, Meile auf Meile, Wache um Wache durch diese unbekannten Regionen; fast könnte man sagen, es wird freier und immer freier von Eis! Wie lange wird dies dauern? Immer wendet sich das Auge nach Norden, wenn man auf der Brücke auf und ab schreitet; es blickt in die Zukunft. Aber voraus ist immer derselbe dunkle Himmel, der offenes Wasser anzeigt.

Mein Plan bestand die Probe. Das Glück schien uns seit dem 6. September stets zur Seite zu sein. Wir sahen „nichts als reines Wasser“, wie Hendriksen mir aus der Tonne antwortete, als ich ihn anrief. Als er später im Laufe des Morgens am Ruder stand und ich mich auf der Brücke befand, sagte er plötzlich:

„Zu Haus in Norwegen glauben sie jetzt kaum, daß wir in freiem Wasser gerade auf den Pol lossegeln! Nein, die glauben's nicht, daß wir so weit gekommen sind.“

Und ich würde es selbst nicht geglaubt haben, wenn jemand mir das noch vor vierzehn Tagen gesagt hätte; wahr ist es aber. Alle meine Erwägungen über diese Frage und alle meine Folgerungen hatten mich dazu geführt, noch eine gute Strecke weiter nach Norden hin offenes Wasser zu erwarten; allein nur selten erweisen sich die

Pläne der Menschen als so richtig. Nach keiner Richtung hin steht der Widerschein von Eis am Himmel, nicht einmal jetzt am Abend!

Wir sahen den Tag über kein Land, aber wir hatten den ganzen Vormittag Nebel und dickes Wetter, sodaß wir noch immer mit halber Kraft fuhren, weil wir befürchteten, irgendwo aufzustoßen. Wir befanden uns jetzt beinahe auf 77° nördlicher Breite. Wie lange wird das so weiter gehen? Ich habe gesagt, ich würde mich freuen, wenn wir 78° erreichten; allein Sverdrup ist weniger leicht befriedigt, er sagt: über 80°, vielleicht 85°.

Er spricht sogar ernsthaft von dem offenen Polarmeer, von dem er einmal gelesen hat, und kommt immer wieder darauf zurück, obwol ich ihn auslache.

Fast muß ich mich fragen, ob ich nicht träume. Man muß aber das Unglück durchgemacht haben, um das Glück beurtheilen zu können. Wie auf der Grönland-Expedition, ist es auch hier:

> Dort ward der Traum zur Wirklichkeit,
> Hier wird die Wirklichkeit zum Traum.

Kaum ist hier irgendetwas Lebendes zu sehen. Heute bemerkte ich in der Ferne einen Alk oder eine schwarze Lumme und später eine Seemöve. Als ich abends einen Eimer Wasser aufzog, um das Deck abzuspülen, bemerkte ich, daß das Wasser stark phosphorescirte. Man könnte sich fast einbilden, im Süden zu sein. —

Mittwoch, 20. September. Rauh wurde ich aus meinem Traume erweckt! Als ich 11 Uhr vormittags in die Karte blickte und daran dachte, daß mein Kelch wol bald voll sein würde — wir hatten fast 78° erreicht — luvte das Schiff plötzlich an, und ich stürzte hinaus. Vor uns lag die Kante des Eises, lang und compact, und schimmerte durch den Nebel. Wie mit einem Schlage war das Eis uns quer in den Weg geworfen. Ich hatte starke Neigung, ostwärts zu gehen, auf die Möglichkeit hin, daß in jener Richtung

Land sein könnte; allein es sah aus, als ob sich dort das Eis weiter nach Süden erstreckte. Es war wahrscheinlich, daß wir westlich eine höhere Breite erreichen konnten. Da kam die Sonne einen Moment durch, und wir nahmen eine Beobachtung, welche ergab, daß wir uns auf etwa 77° 44′ nördlicher Breite befanden.

Wir steuerten jetzt nordwestlich dem Rande des Eises entlang, und es schien mir, als ob in nicht allzu großer Entfernung Land sein könnte, da wir eine bemerkenswerthe Zahl von Vögeln verschiedener Art beobachteten. Ein Zug Schnepfen oder Stelzvögel begegnete uns, folgte uns eine Zeit lang und setzte dann den Flug südwärts fort. Wahrscheinlich befanden sie sich auf der Reise von einem nördlich von uns liegenden Lande, aber da der Nebel hartnäckig über dem Eise lagerte, konnten wir nichts sehen. Später bemerkten wir wieder Scharen von kleinen Schnepfen, welche wieder die Möglichkeit der Nähe von Land andeuteten. Am nächsten Tage war das Wetter klarer, doch immer noch kein Land in Sicht. Wir befanden uns jetzt eine gute Strecke nördlich von der Stelle, wohin Baron von Toll auf der Karte die Südküste von Sannikoff-Land verlegt hat, aber auf ungefähr derselben Länge. Wahrscheinlich ist jenes Land also nur eine kleine Insel, und jedenfalls kann es sich nicht weit nach Norden ausdehnen.

Am 21. September hatten wir dichten Nebel. Als wir nordwärts bis zum obern Ende einer Bai im Eise gesegelt waren und nicht weiter konnten, beschloß ich daher, hier klares Wetter abzuwarten, um zu sehen, ob ein weiteres Vordringen nach Norden möglich sei. Nach meiner Berechnung waren wir jetzt auf etwa 78° 30′ nördlicher Breite. Im Laufe des Tages versuchten wir mehreremal zu lothen, vermochten aber mit 400 Meter Leine den Grund nicht zu erreichen!

Freitag, 22. September. Wieder heller Sonnenschein und glänzendweißes Eis voraus. Zuerst lagen wir im Nebel still, weil wir nicht sehen konnten, welchen Weg wir nehmen sollten; jetzt ist

das Wetter klar, aber wir sind nicht klüger geworden. Es sieht aus, als ob wir uns an der nördlichen Grenze des offenen Wassers befänden. Nach Westen scheint das Eis sich wieder südwärts auszudehnen. Nach Norden ist es compact und weiß und zeigt nur hier und dort eine kleine offene Rinne oder einen Teich, und der Himmel ist überall am Horizont von bläulichweißer Farbe.

Wir sind von Osten her gekommen, haben dort aber nur wenig sehen können; in Ermangelung einer bessern Beschäftigung werden wir einen kurzen Ausflug nach jener Richtung machen, auf die Möglichkeit hin, Oeffnungen im Eise zu finden. Wenn wir nur Zeit hätten, würde ich gern ostwärts bis nach der Sannikoff-Insel gehen, oder noch lieber den ganzen Weg nach Bennett-Land zurücklegen, um zu sehen, wie die Verhältnisse dort sind. Dazu ist es aber jetzt zu spät. Das Meer wird bald zufrieren, und wir würden die große Gefahr laufen, an einer unvortheilhaften Stelle einzufrieren.

Frühere arktische Forscher haben es für nothwendig erachtet, sich in der Nähe einer Küste zu halten. Das ist aber gerade, was ich vermeiden wollte. Ich beabsichtigte vielmehr, in die Drift des Eises zu gelangen, und was ich am meisten fürchtete, war, vom Lande aufgehalten zu werden. Mir schien es, als ob wir im letztern Fall weit schlechter fahren könnten, und da ich rasch fand, daß die Eiskante in Osten uns wieder nach Süden drängen würde, legten wir bei und machten einstweilen das Schiff an einem großen Eisblock fest.

Wir liegen in offenem Wasser mit nur wenigen großen Schollen hier und dort, aber ich habe das Vorgefühl, als ob dies unser Winterhafen sein wird.

Heute großer Läusekrieg. Ich habe keine Ahnung, woher wir die blinden Passagiere bekommen haben. Wir richten den dicken Dampfschlauch auf Matratzen, Sofakissen und alles, was unserer Meinung nach die Feinde beherbergen könnte. Alle Kleidungsstücke werden in ein Faß gethan, das dicht verschlossen wird. Dann wird

Volldampf angesetzt. Im Innern zischt und pfeift es, ein wenig Dampf dringt durch die Fugen, und unserer Meinung nach muß es recht hübsch heiß für die Thiere sein. Aber plötzlich kracht das Faß,



Theodor Jacobsen, Steuermann der „Fram".

der Dampf entweicht, der Deckel fliegt mit einer heftigen Explosion ab und wird weithin über das Deck geschleudert. Es sind schreckliche Feinde, aber ich hoffe, daß unter ihnen ordentlich aufgeräumt worden ist.

Juell versuchte das alte Experiment und setzte eins der Thiere auf das Ende einer Planke, um zu sehen, ob es nordwärts kriechen werde. Es rührte sich aber nicht. Da nahm er einen Walfischspeckhaken und klopfte auf das Thier, damit es weiter gehen sollte; allein es wackelte nur mit dem Kopf, und um so stärker, je mehr er klopfte. „Zerquetsch' es doch!" sagte Bentsen, und es geschah dem Thiere so.

Sonnabend, 23. September. Wir liegen noch an derselben Stelle vertäut und arbeiten an den Kohlen. Ein unangenehmer Gegensatz — alles an Bord, von den Menschen bis zu den Hunden, schwarz und schmutzig und rundherum alles weiß und in schönem Sonnenschein erglänzend. Es scheint, als ob mehr Eis hereintreibe.

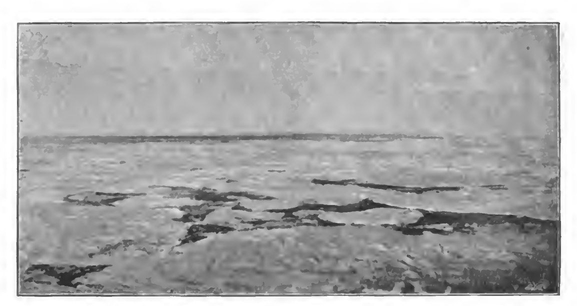
Sonntag, 24. September. Noch immer beim Kohlentrimmen. Morgens Nebel, der im Laufe des Tages aufklart. Wir entdecken mit einem mal, daß wir auf allen Seiten von ziemlich dickem Eise dicht umgeben sind.

Zwischen den Schollen liegt Schlammeis, das bald ganz fest sein wird. Nordwärts ist ein größerer Teich, der sich aber nicht weit erstreckt. Von der Tonne aus können wir mit dem Fernrohr noch das Meer jenseits des Eises im Süden erkennen. Es scheint, als ob wir im Begriffe sind, eingeschlossen zu werden; nun, wir müssen selbst das Eis willkommen heißen.

Eine todte Gegend hier; nirgends ein Anzeichen von Leben, außer einer einzigen Robbe (Phoca foetida) im Wasser; auf der Scholle neben uns sieht man eine einige Tage alte Fährte von einem Eisbären. Wieder versuchen wir zu lothen, können aber keinen Grund bekommen: merkwürdig, daß sich hier eine solche Tiefe findet.

Pfui! Man kann sich kaum eine schmutzigere Arbeit denken, als an Bord eine Zeit lang Kohlen trimmen. Schade, daß ein so nützlicher Gegenstand, wie die Steinkohle, so schwarz sein muß! Wir thun weiter nichts, als die Kohlen aus dem Raume hissen und die Bunker damit auffüllen, allein jeder Mann an Bord muß dabei helfen, und alles ist voll Schmutz.

Die einen stehen auf dem Kohlenhaufen im Raume und füllen die Eimer, und die andern hissen sie auf. Jacobsen eignet sich für die letztere Arbeit besonders gut; mit seinen kräftigen Armen zieht er Eimer auf Eimer herauf, als ob es Zündholzschachteln wären. Die übrigen gehen mit den Eimern zwischen der großen Luke und dem Halbdeck hin und her und schütten die Kohlen in die Bunker, und unten steht Amundsen, so schwarz wie möglich, und verstaut sie. Selbstverständlich fliegt der Kohlenstaub über das ganze Deck; die Hunde verkriechen sich, schwarz und zerzaust, in die Ecken, und



Das Eis, in welches die „Fram“ einfror (24. September 1893).

wir selbst — nun wir tragen an solchen Tagen auch nicht unsere besten Kleider.

Einiges Vergnügen bereitete uns das merkwürdige Aussehen unserer Gesichter mit der dunkeln Farbe, kreuz und quer mit schwarzen Streifen tätowirt, und den durch die Schwärze hindurch glänzenden Augen und weißen Zähnen. Wer mit seiner Hand zufällig die weißen Wände in der Kajüte berührt, hinterläßt einen schwarzen fünffingerigen Fleck; die Thüren haben Ueberfluß an solchen Erinnerungszeichen. Die Sitzkissen auf den Sofas werden mit der untern Seite nach oben gedreht, weil sie sonst dauernde Spuren eines andern

Körpertheils tragen würden, und das Tischtuch — nun, glücklicherweise besitzen wir ein solches Ding nicht.

Kurz, das Kohlentrimmen ist die schmutzigste, jämmerlichste Hantierung, die man sich in dieser hellen Umgebung nur denken kann. Ein Gutes ist dabei, daß man reichlich frisches Wasser hat, um sich zu waschen; man findet es in jeder Aushöhlung auf den Schollen, sodaß wir einige Hoffnung haben, mit der Zeit doch wieder sauber zu werden; auch ist es möglich, daß dies unser letztes Kohlentrimmen ist.

Montag, 25. September. Fester und immer fester eingefroren! Prächtiges stilles Wetter; in der letzten Nacht 7° C. Kälte. Jetzt kommt der Winter. Hatten Besuch von einem Bären, der sich aber davonmachte, ehe irgendjemand zu Schuß kam.

Fünftes Kapitel.

Die Winternacht.

Es sah wirklich aus, als ob wir jetzt ernstlich eingefroren wären, und ich erwartete nicht, daß die „Fram“ eher aus dem Eise wieder herauskommen würde, als bis wir auf der andern Seite des Pols wären und uns dem Atlantischen Ocean näherten. Der Herbst war schon ziemlich weit vorgeschritten, die Sonne stand von Tag zu Tag niedriger am Himmel, und die Temperatur war in stetigem Fallen.

Die lange Winternacht kam heran — die gefürchtete Nacht. Uns blieb nichts zu thun übrig, als uns für sie vorzubereiten, und so verwandelten wir unser Schiff, so gut wir konnten, allmählich in ein behagliches Winterquartier. Gleichzeitig trafen wir alle Vorsichtsmaßregeln, um uns gegen die vernichtenden Einflüsse der Kälte, des Treibeises und der sonstigen Naturkräfte zu sichern, denen wir, wie uns prophezeit war, unterliegen müßten.

Das Steuerruder wurde in die Höhe geholt, damit es nicht durch die Eispressungen zermalmt würde. Dasselbe beabsichtigten wir auch mit der Schraube zu thun, allein da dieselbe mit ihrer eisernen Umkleidung sicherlich zur Verstärkung des Achterendes des Schiffs und besonders des Ruderpfostens dienen würde, so ließen wir sie an ihrer Stelle.

Auch mit der Maschine hatten wir ziemlich viel Arbeit; jeder einzelne Theil derselben wurde herausgenommen, geölt und für den

Winter weggelegt; die Schieber, Kolben und Wellen wurden untersucht und gründlich gereinigt. Alles dies geschah mit der allergrößten Sorgfalt.

Amundsen sorgte für die Maschine, als ob sie sein eigen Kind wäre; spät und früh war er unten und wartete ihrer in zärtlicher Weise, und wir pflegten ihn damit zu necken, nur um den herausfordernden Blick seines Auges zu sehen und ihn sagen zu hören:

„Ihr könnt sagen, was ihr wollt, aber es gibt keine zweite solche Maschine in der Welt, und es wäre Sünde und Schande, nicht gut für sie zu sorgen."

Sicherlich ließ er nichts unversucht, und ich glaube nicht, daß während der ganzen drei Jahre, Winter oder Sommer, ein Tag vorübergegangen ist, an welchem er nicht nach unten gegangen wäre, sie geliebkost und das eine oder andere an ihr gethan hätte.

Im Raume machten wir Platz, um dort eine Tischlerwerkstätte einzurichten; die Mechanikerwerkstelle hatten wir im Maschinenraum, die Schmiede war anfänglich auf Deck und später auf dem Eise; die Klempnerarbeiten wurden meist im Kartenzimmer, die Schuhmacher-, Segel- und verschiedene andere Arbeiten im Salon vorgenommen. Und alle diese Beschäftigungen wurden während der ganzen Dauer der Expedition mit Lust und Liebe ausgeführt.

Von den empfindlichsten Instrumenten bis herab zu den Holzschuhen und Axtstielen gab es nichts, das nicht an Bord der „Fram" gemacht werden konnte. Als wir fanden, daß es uns an einer Lothleine mangelte, wurde später auf dem Eise eine großartige Reepschlägerei eingerichtet.

Jetzt begannen wir auch die Windmühle aufzustellen, die die Dynamomaschine treiben und uns elektrisches Licht liefern sollte. Solange das Schiff in Fahrt war, wurde die Dynamomaschine von der Schiffsmaschine getrieben; allein schon seit langer Zeit hatten wir uns in unsern dunkeln Kabinen mit Petroleumlampen begnügen müssen. Die Windmühle wurde an der Backbordseite auf dem Vorderdeck,

zwischen der großen Luke und der Rehling errichtet, doch dauerte es mehrere Wochen, ehe dieser wichtige Apparat in betriebsfähigen Zustand gesetzt war.

Wie bereits auf Seite 59 erwähnt, hatten wir zum Treiben des Dynamo auch ein Göpelwerk mitgebracht, weil ich geglaubt hatte, daß es uns insofern von Nutzen sein könnte, als es uns Bewegung verschaffen würde, wenn es sonst keine körperliche Arbeit für uns gäbe. Allein diese Zeit kam nie, und daher wurde das Göpelwerk nie benutzt. Es gab immer etwas, das uns beschäftigte, und es war auch nicht schwer, für jeden Arbeit zu finden, die ihm genügende Bewegung und so viel Ablenkung verschaffte, daß die Zeit ihm nicht unerträglich lang schien.

Da war die Sorge für das Schiff und die Takelung, die Untersuchung der Segel und des Tauwerks u. s. w.; Proviant aller Art mußte zum Kochen aus den Kisten im Raume geholt, es mußte Eis — gutes, reines Süßwassereis — gesucht und nach der Küche getragen werden, wo es zu Koch-, Trink- und Waschwasser geschmolzen wurde. Ferner gab es, wie bereits erwähnt, in den verschiedenen Werkstätten immer etwas zu thun.

Einmal mußte „Schmied Lars“ (Pettersen) die Davits des Großbootes, die im Karischen Meere durch die Wogen verbogen worden waren, wieder gerade machen; dann mußte ein Haken, ein Messer, eine Bärenfalle oder ein anderer Gegenstand geschmiedet werden. Der Klempner, wiederum „Schmied Lars“, hatte einen großen Blecheimer zum Schmelzen des Eises in der Küche zusammenzulöthen. Der Mechaniker, Amundsen, hatte Auftrag, das eine oder andere Instrument, vielleicht einen neuen Strommesser herzustellen; der Uhrmacher, Mogstad, hatte vielleicht einen Thermographen zu untersuchen und zu reinigen oder eine neue Feder in eine Uhr zu setzen, während der Segelmacher Ordre haben konnte, Geschirre für eine Anzahl Hunde anzufertigen.

Ferner mußte jeder sein eigener Schuhmacher sein und sich selbst

Segeltuchstiefel mit dicken, warmen Holzsohlen nach dem neuesten „Modell Sverdrup" anfertigen. Dann kam wieder für den Mechaniker Amundsen der Befehl, aus Zinkblech einen Vorrath von neuen Notenscheiben für das Harmonium anzufertigen, die eine nagelneue Erfindung des Leiters der Expedition waren, während der Elektriker die Accumulatoren-Batterien, die in Gefahr des Einfrierens waren, zu untersuchen und zu reinigen hatte.

Als endlich die Windmühle fertig war, mußte sie bedient, nach dem Winde gestellt werden u. s. w. Und wenn der Wind zu stark war, hatte einer an der Mühle hinaufzuklettern und die Segel zu reffen; bei dieser Winterkälte keine sehr angenehme Beschäftigung, die mit vielem Hauchen auf die Finger und Reiben der Nasenspitze verknüpft war.

Hin und wieder kam es auch vor, daß das Schiff ausgepumpt werden mußte, doch wurde dies immer seltener erforderlich, da das Wasser rundherum und in den Fugen des Schiffes gefror. Die Pumpen wurden daher vom December 1893 bis zum Juli 1895 nicht angerührt. Das einzige erwähnenswerthe Leck während dieser Zeit befand sich im Maschinenraume, war aber von keinerlei Bedeutung; es waren nur jeden Monat einige Eimer Eis vom Boden des Schiffes loszuhauen und aufzuhissen.

Zu diesen mannichfaltigen Beschäftigungen kamen nun noch als die wichtigsten von allen die wissenschaftlichen Beobachtungen, die vielen von uns beständige Thätigkeit verschafften.

Mit der größten Arbeit verknüpft waren natürlich die meteorologischen Beobachtungen, die Tag und Nacht alle vier Stunden und während einer beträchtlichen Zeit sogar alle zwei Stunden angestellt wurden; sie hielten einen, manchmal auch zwei Mann den ganzen Tag in Thätigkeit. Scott-Hansen war die Oberaufsicht über dieses Departement übertragen, und sein regelmäßiger Assistent war Johansen, bis im Juli 1894 Nordahl an dessen Stelle trat. Bei Nacht wurden die Beobachtungen von demjenigen vorgenommen, der gerade die Wache hatte.

Etwa jeden zweiten Tag stellten Scott-Hansen und sein Assistent, wenn das Wetter klar war, die astronomischen Beobachtungen an, durch welche der Schiffsort bestimmt wurde. Dies war sicherlich diejenige Arbeit, die von allen Mitgliedern der Expedition mit dem



Das Thermometerhaus.

höchsten Interesse verfolgt wurde, und es war durchaus nichts Ungewöhnliches, die Kabine Scott-Hansen's, während er seine Berechnungen machte, von müßigen Zuschauern belagert zu sehen, die das Resultat zu erfahren wünschten, ob und wie weit wir seit der letzten

Beobachtung nach Norden oder Süden getrieben waren. Von diesem Resultat hing in hohem Maße die an Bord herrschende Stimmung ab.

Zu bestimmten Zeiten hatte Scott-Hansen auch Beobachtungen vorzunehmen, um die magnetischen Constanten in diesen unbekannten Regionen zu bestimmen. Diese Beobachtungen wurden anfänglich in einem zu diesem Zwecke besonders errichteten Zelte, das rasch auf dem Eise aufgeschlagen wurde, angestellt; später bauten wir eine große Schneehütte, weil diese nicht nur zweckentsprechender, sondern für den Beobachter auch behaglicher war.

Für den Schiffsarzt bot sich weniger Beschäftigung. Er wartete lange und vergeblich auf Patienten und mußte schließlich die Hoffnung auf solche aufgeben und sich in der Verzweiflung an die Behandlung der Hunde machen. Einmal im Monat hatte er auch seine wissenschaftlichen Untersuchungen vorzunehmen, die darin bestanden, daß er jeden Mann wog, die Blutkörperchen zählte und das Hämoglobin untersuchte, um die Zahl der rothen Blutkörperchen und die Menge des rothen Farbstoffs, des Hämoglobins, im Blute eines jeden festzustellen. Diese Arbeit wurde ebenfalls mit ängstlichem Interesse verfolgt, da jeder aus dem erhaltenen Resultate schließen zu können meinte, wie lange es noch dauerte, bis er vom Skorbut befallen würde.

Unter unsern wissenschaftlichen Aufgaben müssen auch erwähnt werden die Bestimmung der Temperatur des Wassers und des Salzgehaltes in verschiedenen Tiefen, die Sammlung und Untersuchung der in diesen nördlichen Meeren gefundenen Thiere, die Bestimmung der Elektricitätsmenge in der Luft, die Beobachtung der Formen, des Wachsthums und der Stärke des Eises, sowie der Temperatur der verschiedenen Eisschichten, die Untersuchung der Meeresströmung unter dem Eise u. s. w. Diese Arbeiten oblagen im wesentlichen mir.

Endlich ist noch die regelmäßige Beobachtung des Nordlichts zu erwähnen, zu dessen Studium wir ausgezeichnete Gelegenheit hatten. Nachdem ich mich eine Zeit lang dieser Arbeit unterzogen

hatte, nahm mir Blessing diesen Theil meiner Pflichten ab, und als ich das Schiff verließ, übertrug ich ihm auch alle übrigen von mir besorgten Beobachtungen.

Einen nicht unbedeutenden Theil unserer wissenschaftlichen Ar-



Johansen. Scott-Hansen.

Eine Sonnenhöhe.

beiten bildeten das Lothen und das Fischen mit dem Scharrnetze. Bei größern Tiefen war das eine Aufgabe, bei welcher jeder mithelfen mußte, und bei der Art und Weise, wie wir die Arbeit später verrichten mußten, nahm eine Lothung lange Zeit in Anspruch.

An Bord unterschied sich ein Tag nur sehr wenig von dem

andern; die Beschreibung eines einzigen ist daher in allen Einzelheiten von irgendwelcher Bedeutung eine Schilderung aller.

Um 8 Uhr standen wir auf und nahmen das Frühstück ein; es bestand aus Hartbrot (Roggen- und Weizenbrot), Butter, Käse (holländischem achtpfündigem, Chester, Schweizerkäse und Mysost oder Molkenkäse), in Büchsen eingemachtem gesalzenem Rind- oder Hammelfleisch, Frühstücksschinken oder in Büchsen conservirten Zungen aus Chicago oder geräuchertem Speck, Dorsch-Kaviar, Anchovis-Rogen, ferner Hafermehl- oder englischem Schiffsbrot nebst Orangen-Marmelade und anderm Fruchtgelée. Dreimal in der Woche hatten wir auch frischgebackenes Brot und oft Kuchen irgendwelcher Art.

Was unser Getränk betraf, so hatten wir anfänglich den einen Tag Kaffee, den andern Chocolade; später bekamen wir jedoch Kaffee nur zweimal, Thee zweimal und Chocolade dreimal wöchentlich.

Nach dem Frühstück hatten einige Leute für die Hunde zu sorgen, ihnen Futter zu geben, das für jedes Thier aus einem halben Stockfisch oder ein paar Hundekuchen bestand, sie loszumachen oder sonstige Arbeiten zu verrichten, die für sie geschehen mußten. Die Uebrigen machten sich an ihre verschiedenen Aufgaben.

Jeder mußte der Reihe nach eine Woche in die Küche, um dem Koch beim Aufwaschen zu helfen, den Tisch zu decken und aufzuwarten. Der Koch selbst hatte unmittelbar nach dem Frühstück den Speisezettel für das Mittagessen zu entwerfen und sogleich mit den Vorbereitungen dazu zu beginnen. Einige von uns pflegten einen Spaziergang über die Eisschollen zu machen, um frische Luft zu schöpfen und den Zustand und Druck des Eises u. s. w. zu untersuchen.

Um 1 Uhr versammeln sich alle zum Mittagsmahl, das gewöhnlich aus drei Gängen besteht: aus Suppe, Fleisch und Nachtisch, oder Suppe, Fisch und Fleisch, oder Fisch, Fleisch und Nachtisch oder manchmal auch nur aus Fisch und Fleisch. Zum Fleische hatten wir stets Kartoffeln und entweder frische Gemüse oder Macca-

roni. Wir stimmten alle darin überein, daß die Verpflegung gut sei; sie würde zu Hause wol kaum besser, vielmehr für einige von uns vielleicht schlechter gewesen sein. Wir sahen aber auch aus wie gemästet; einer oder zwei fingen sogar an, sich ein Doppelkinn und einen Schmeerbauch zuzulegen. In der Regel circulirten bei Tische mit dem Bockbier Geschichten und Scherze.

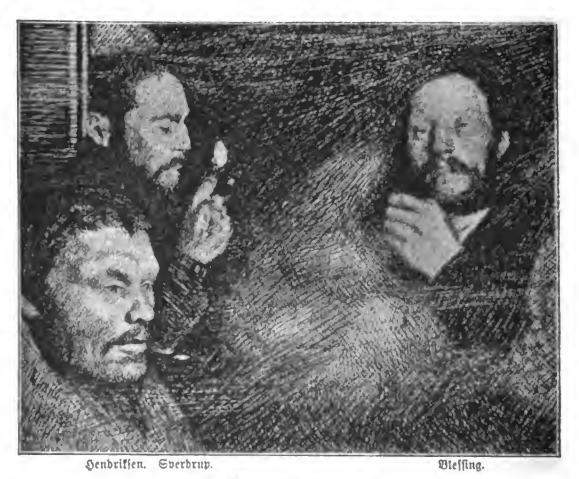
Nach dem Mittagessen pflegten die Raucher unserer Gesellschaft, wohl gefüttert und zufrieden, sich nach der Küche zu begeben, die auch als Rauchzimmer diente, da der Taback in den Kabinen außer bei festlichen Gelegenheiten verpönt war. Dort vergnügten sie sich mit Rauchen und Plaudern; es wurde manche Geschichte erzählt, und nicht selten erhob sich auch ein hitziger Disput. Dann kam für die meisten von uns eine kurze Siesta, worauf jeder sich wieder an die Arbeit machte, bis wir um 6 Uhr, wenn das regelmäßige Tagewerk vollbracht war, zum Abendessen gerufen wurden.

Das Abendessen war fast dasselbe wie das Frühstück, nur daß als Getränk stets Thee diente. Später wurde wieder in der Küche geraucht, während der Salon sich in einen stillen Lesesaal verwandelte, in welchem von der werthvollen Bibliothek, die edelmüthige Verleger und andere Freunde der Expedition zum Geschenk gemacht hatten, reicher Gebrauch gemacht wurde. Hätten die freundlichen Geber uns hier fern im Norden abends um den Tisch sitzen sehen können, wie die Köpfe in den Büchern und Bildersammlungen vergraben waren, hätten sie wissen können, wie unschätzbar uns diese Gefährten waren, sie würden sich durch das Bewußtsein belohnt gefühlt haben, ein wirkliches Geschenk gemacht und wesentlich dazu beigetragen zu haben, die „Fram" zu einer fruchtbaren Oase zu machen, die sie in dieser ungeheuern Eiswüste bildete.

Gegen 7½ oder 8 Uhr wurden Karten oder andere Spiele hervorgeholt, mit denen wir, in Gruppen um den Tisch im Salon sitzend, uns bis tief in die Nacht hinein beschäftigten. Der eine oder andere mußte sich an das Harmonium begeben und mit Hülfe

des Kurbelhandgriffs einige unserer schönen Stücke vortragen, oder Johansen holte seine Ziehharmonika herbei und spielte uns viele hübsche Weisen vor. Seine Haupteffecte erzielte er mit „O Susanna" und „Napoleon's Marsch über die Alpen in einem offenen Boote".

Gegen Mitternacht legten wir uns in die Kojen, nachdem die



Hendriksen. Sverdrup. Blessing.

Die Küche als Rauchzimmer.

Nachtwache gesetzt war. Jeder hatte eine Stunde lang Wache. Die schwierigste Arbeit auf derselben scheint das Schreiben der Tagebücher und der Ausguck gewesen zu sein, wenn die Hunde bei Anzeichen von in der Nähe befindlichen Bären anschlugen. Außerdem mußte die Wache alle zwei oder vier Stunden in die Tonne steigen oder sich auf das Eis begeben, um im Thermometerhaus die meteorologischen Beobachtungen vorzunehmen.

Ich glaube wol sagen zu können, daß uns die Zeit im



Nordahl. Bleſſing. Johanſen.

Muſikaliſche Unterhaltung.

ganzen angenehm und unmerklich verging und daß wir uns infolge der uns auferlegten regelmäßigen Gewohnheiten sehr wohl befanden.

Am besten werden meine von Tag zu Tag vorgenommenen Aufzeichnungen einen Begriff von unserer Lebensweise in ihrer ganzen Einförmigkeit geben. Es sind keine großen Ereignisse, die hier ge-



Juell. Amundsen. Johansen. Pettersen.

In der Maschinistenkabine.

schildert sind, sie liefern aber gerade durch ihre Magerkeit ein wahres Bild. So und nicht anders war unsere Lebensweise. Ich werde hier einiges direct aus meinem Tagebuche anführen:

Dienstag, 26. September. Schönes Wetter. Die Sonne steht jetzt viel tiefer; sie befand sich um Mittag 9° über dem Horizont. Der Winter kommt rasch heran. Heute Abend haben wir — 8° C., doch finden wir es nicht kalt. Leider zeigen die heutigen Beobachtungen keine besonders große Drift nach Norden; wir sind ihnen

zufolge noch auf 78° 50′ nördlicher Breite. Gegen Abend wanderte ich auf der Eisscholle umher.

Es gibt nichts so wunderbar Schönes wie die arktische Nacht. Es ist ein Traumland, in den zartesten Tönen gemalt, die man sich denken kann; es ist in Aether verwandelte Farbe. Alles geht ineinander über, sodaß man nicht weiß, wo der eine Ton endigt und der andere beginnt, und doch sind sie alle vorhanden. Keine Formen; alles ist schwache, träumerische Farbenmusik, eine ferne, unendliche Melodie auf gedämpften Saiten. Ist nicht alle Schönheit des Lebens erhaben und zart und rein wie diese Nacht? Gebt ihr glänzendere Farben und sie ist nicht mehr so schön.

Der Himmel gleicht einer großen Kuppel, die im Scheitelpunkt blau ist und sich abwärts in Grün, dann in Lila und Violett an den Rändern abschattirt. Ueber den Eisfeldern lagern kalte violettblaue Schatten mit hellern blaßrothen Tinten, wo hier und dort ein Grat den letzten Widerschein des entschwindenden Tages auffängt. Oben im Blau der Kuppel scheinen die Sterne, die den Frieden verkünden, wie es diese unveränderlichen Freunde stets thun. Im Süden steht ein großer rothgelber Mond, umgeben von einem gelben Ringe und leichten goldenen Wolken, die vor dem blauen Hintergrunde schweben.

Jetzt breitet das Nordlicht über das Himmelsgewölbe seinen glitzernden Silberschleier aus, der sich nun in Gelb, nun in Grün, nun in Roth verwandelt; er breitet sich aus und zieht sich wieder zusammen in ruheloser Veränderung, um sich dann in wehende vielfaltige Bänder von blitzendem Silber zu theilen, über welche wellenförmige glitzernde Strahlen dahinschießen; dann verschwindet die Pracht. Im nächsten Augenblicke erschimmert sie in Flammenspitzen gerade im Zenith, dann wieder schießt ein heller Strahl vom Horizont gerade empor, bis das Ganze im Mondschein fortschmilzt. Es ist, als ob man den Seufzer eines verschwindenden Geistes vernähme. Hier und dort sind noch einige wehende Lichtstrahlen, unbestimmt wie eine Vorahnung — sie sind der Staub von dem glänzenden Ge-

wande des Nordlichts. Aber jetzt nimmt es wieder zu, es schießen weitere Blitze empor, und das endlose Spiel beginnt aufs neue. Und während der ganzen Zeit diese Todtenstille, eindrucksvoll wie die Symphonie der Unendlichkeit.

Ich habe nie die Thatsache begreifen können, daß diese Erde eines Tages vergehen und öde und leer sein soll. Wozu in diesem Falle denn all diese Schönheit, wenn kein Geschöpf vorhanden ist, um sich daran zu erfreuen? Jetzt beginne ich zu verstehen. Dies ist die zukünftige Erde — hier sind Schönheit und Tod. Aber zu welchem Zwecke? O, was haben alle diese Himmelskörper zu bedeuten? Lest die Antwort, wenn ihr könnt, am sternenbedeckten blauen Firmament!

Mittwoch, 27. September. Graues Wetter und starker Wind aus Südsüdwest.

Nordahl, der heute als Koch fungirt, mußte etwas Pökelfleisch, das in einem Sack zwei Tage zum Auswässern in die See versenkt worden war, heraufholen. Sobald er es anfaßte, schrie er entsetzt, es sei von krabbelnden Thieren bedeckt, ließ den Sack fallen und sprang davon, während die Thiere sich rundherum nach allen Richtungen zerstreuten. Sie erwiesen sich als „Sandhüpfer" (Flohkrebse), die sich einen Weg ins Fleisch hinein gefressen hatten. Es waren ihrer eine Unmenge, sowol innerhalb als auch außerhalb des Sackes. Eine angenehme Entdeckung; wir brauchen also nicht zu verhungern, solange solche Nahrung zu bekommen ist, wenn man einen Sack ins Wasser hängt.

Donnerstag, 28. September. Schneefall und Wind. Heute ist für die Hunde der Tag der Erlösung gekommen; bisjetzt haben sie wirklich ein melancholisches Leben an Bord geführt, da sie, seitdem wir Chabarowa verlassen haben, angebunden gewesen sind. Die stürmischen Wogen haben sich über sie ergossen, sie sind vom Wasser auf Deck hin und her gerollt worden, haben sich in den Koppeln fast strangulirt, sind jedesmal, wenn das Deck gewaschen wurde, mit dem Schlauch besprengt worden, sind seekrank gewesen und haben in schlechtem

wie in gutem Wetter an der Stelle liegen müssen, wo das harte Schicksal sie angekettet hatte, ohne weitere Bewegung als das Hin- und Herlaufen, soweit die Kette dies gestattete. So werdet ihr behandelt, ihr prächtigen Thiere, die ihr in der Stunde der Noth unsere Stütze sein sollt! Wenn diese Zeit kommt, werdet ihr, wenigstens eine Weile, den Ehrenplatz erhalten.

Als sie jetzt losgelassen wurden, brach ein wahrer Jubelsturm aus. Sie wälzten sich im Schnee herum, wuschen und putzten sich und stürzten in wilder Freude unter lautem Gebell auf dem Eise umher. Es wurde auf der Scholle nun so belebt, daß es eine wahre Freude war.

Von nun an beabsichtigten wir, die Hunde auf dem Eise anzubinden.

Freitag, 29. September. Dr. Blessing's Geburtstag, dem zu Ehren wir natürlich eine Fête hatten, war unser erstes großes Fest an Bord. Dazu war eine doppelte Gelegenheit vorhanden. Unsere Mittagsbeobachtung zeigte, daß wir uns auf 79° 5′ nördlicher Breite befanden, wir hatten also einen weitern Grad überschritten.

Beim Mittagessen hatten wir nicht weniger als fünf Gänge, auch gab es während der Mahlzeit ein Concert in größerm Maßstabe als sonst. Ich lasse eine Abschrift des gedruckten Menus hier folgen:

„FRAM.“

Menue. 29 SEPTEMBER 1893.

Soupe à la julienne avec des maccaroni-nudler.
Potage de poison (fiskepudding) avec des pommes de terre.
Pudding de Nordahl.
Glace du Groenland.
De la Husholdnings-bière de Ringnæs.
Marmelade (intacte).

Music à Diner.

---

1. Valse myosotic.
2. Menuette de Don Juan de Mozart.
3. Le Troubadoure.
4. College Hornpipe.
5. Die letzte Rose de Martha.
6. Ein flotter Studio, March de Phil. Farbach.
7. Valse de Lagune de Strauss.
8. Le chanson du Nord (Du gamla, du friska ...)
9. Hoch Habsburg, March de Král.
10. Jøsse-Härads Polska.
11. Vårt Land, vårt Land.
12. Le chanson de chaseuse.
13. Les Roses, Valse de Metra.
14. Fischers Hornpipe.
15. Traum-Valse de Millöcher.
16. Hemlandssång. „A le misérable.“
17. Diamanten und Perlen.
18. March de „Det lustiga Kriget“.
19. Valse de „Det lustiga Kriget“.
20. Prière du „Freischütz“.

Nicht wahr, ein flottes Mittagsmahl für die Breite von 79°? Aber solche, ja noch bessere, wurden auch in höhern Breiten noch manche servirt.

Nach dem Mittagsmahl wurden Kaffee und Süßigkeiten gereicht, und nach einem bessern Abendessen als sonst gab es noch Erdbeer- und Citroneneis (alias Granito) und Grog aus Citronensaft ohne Alkohol. Zunächst wurde das Wohl des Geburtstagskindes in einigen wohlgewählten Worten ausgebracht; dann tranken wir einen Humpen auf den 79. Grad, der unserer Ueberzeugung nach nur die Einleitung zu einer fortlaufenden Reihe von Siegen über viele Grade war.

Sonnabend, 30. September. Ich bin nicht der Ueberzeugung, daß die gegenwärtige Lage der „Fram“ für einen Winterhafen als gut angesehen werden kann. Die große Scholle an unserer Back-

bordseite, an welcher wir vertäut liegen, hat ungefähr mittschiffs einen häßlichen Vorsprung, der dem Schiffe im Falle, daß das Eis sich zusammenschieben sollte, eine schwere Quetschung bereiten würde. Wir begannen daher heute, den Dampfer rückwärts in besseres Eis zu verholen. Das ist gerade keine Arbeit, die rasch geht.



Unser Doctor in seiner Kabine.

Der verhältnißmäßig offene Kanal rundherum ist jetzt mit ziemlich dickem Eise bedeckt, das mit Aexten, Eisstöcken und Walroßspeeren aufgehackt und in Stücke zerbrochen werden muß. Dann wird das Gangspill bemannt, und wir winden das Schiff Fuß für Fuß durch die zertrümmerte Scholle.

Die Temperatur ist heute Abend — 12,6° C. Ein wundervoller Sonnenuntergang.

Sonntag, 1. October. Wind aus Westsüdwest und mildes Wetter. Wir machen uns einen Ruhetag, was gleichbedeutend ist mit Essen, Schlafen, Rauchen und Lesen.

Montag, 2. October. Wandten das Schiff noch weiter rückwärts, bis wir draußen in der Mitte eines neu gefrorenen Teiches einen guten Platz für dasselbe fanden. An unserer Backbordseite haben wir die große Scholle mit dem Hundelager, in welchem 35 schwarze Hunde auf dem weißen Eise angebunden sind. Diese Scholle hat ihre niedrige, aber keineswegs bedrohliche Kante uns zugewandt.

Auch an Steuerbord haben wir gutes flaches Eis, während sich zwischen dem Schiffe und den Schollen auf beiden Seiten die neugefrorene Eisfläche befindet. Diese hat sich durch das Winden des Schiffes auch unter dem Boden desselben zusammengeschoben, sodaß die „Fram" wie in einem guten Bette liegt.

Nachmittags, als Sverdrup, Juell und ich im Kartenzimmer saßen und Tauwerk zu einer Lothleine zusammensplißten, stürzte Peder Hendriksen, unser Harpunierer, mit dem Rufe herein:

„Ein Bär, ein Bär!"

Ich ergriff meine Büchse und sprang hinaus.

„Wo ist er?"

„Dort, an Steuerbord, in der Nähe des Zeltes; er kam gerade auf dasselbe zu; beinahe hätte er es gefaßt."

Und richtig, dort war er, groß und gelb, das Geschirr des Zeltes beschnüffelnd. Scott-Hansen, Blessing und Johansen rannten mit der größtmöglichen Schnelligkeit dem Schiffe zu. Ich sprang auf das Eis hinab und eilte hin, brach ein, taumelte, fiel und war wieder auf den Beinen.

Inzwischen hatte der Bär sein Schnüffeln beendet und war wahrscheinlich zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine eiserne Schaufel,

ein Eispickel, eine Axt, einige Zeltpflöcke und ein Leinwandzelt keine allzu verdauliche Nahrung selbst für einen Bärenmagen sein würden; wenigstens folgte er mit mächtigen Schritten der Spur der Flüchtlinge. Dann bekam er mich zu sehen und blieb verwundert stehen, als ob er dächte: „Was für ein Kriechthier mag das wol sein?“ Ich näherte mich ihm bis auf bequeme Schußweite; er stand still und



Unser Hundelager auf dem Eise.

blickte mich scharf an. Endlich drehte er ein wenig den Kopf, und ich schickte ihm eine Kugel in den Nacken. Ohne ein Glied zu rühren. sank er langsam auf das Eis hin.

Nunmehr ließ ich einige von den Hunden los, um sie an diese Art Sport zu gewöhnen; allein sie bewiesen einen beklagenswerthen Mangel an Interesse dafür. Selbst „Kvik“, auf der alle unsere Hoffnungen in Bezug auf die Bärenjagd beruhten, sträubte sich und

näherte sich dem todten Thiere nur sehr langsam und vorsichtig, den Schweif zwischen den Beinen — ein trauriger Anblick.

Nun muß ich aber die Geschichte der andern erzählen, die zuerst die Bekanntschaft des Bären gemacht hatten.

Scott-Hansen hatte heute begonnen, sein Beobachtungszelt in einiger Entfernung vom Schiffe am Steuerbordbug aufzustellen, und



Blessing schleicht auf den Fußspitzen davon.

hatte am Nachmittage Blessing und Johansen veranlaßt, ihm zu helfen. Während sie eifrig bei der Arbeit waren, erblickten sie den Bären nicht weit von ihnen gerade vor der „Fram".

„Still! Seid ruhig, damit wir ihn nicht erschrecken", sagt Hansen.

„Ja, ja." Und sie ducken sich zusammen und blicken nach ihm hin.

„Ich glaube, ich versuche es lieber, mich an Bord zu stehlen und ihn zu melden", bemerkt Blessing.

„Ja, thun Sie es“, antwortet Hansen. Und Blessing schleicht auf den Fußspitzen davon, um den Bären nicht zu erschrecken.

Mittlerweile hat Meister Petz sie gesehen und gewittert; seiner Nase folgend kommt er herangetrottet, gerade auf sie los.

Nun wurde Hansen seiner Furcht, den Bären zu erschrecken, allmählich Meister, während der Bär den nach dem Schiffe davonschleichenden Blessing in Sicht bekommen hat und ihn verfolgt.

Blessing war jetzt um die Nerven des Bären ebenfalls weit weniger bekümmert als vorher. Ungewiß, was er thun sollte, blieb er stehen. Ein Augenblick des Nachdenkens brachte ihn jedoch zu der Ueberzeugung, daß es in diesem Moment angenehmer sei, zu dreien, anstatt allein zu sein, und so begab er sich zu den andern schneller wieder zurück, als er von ihnen gegangen war. Der Bär folgte ihm mit ziemlich großer Geschwindigkeit.

Hansen gefiel die Geschichte nicht, und er hielt die Zeit jetzt für gekommen, eine List zu versuchen, die er in einem Buche empfohlen gefunden hatte. Er erhob sich zu seiner ganzen Höhe, schlug mit den Armen umher und schrie, von den andern aufs beste unterstützt, mit der vollen Kraft seiner Lungen. Allein den Bären ließ dieses Manöver kalt, und er kam näher. Die Sache wurde kritisch.

Jeder griff nach einer Waffe: Hansen erwischte einen Eispickel, Johansen eine Axt und Blessing nichts. Dabei schrien sie mit voller Kraft „Bär! Bär!“ und machten sich nach dem Schiffe davon, so rasch sie nur laufen konnten. Aber der Bär behielt seinen stetigen Kurs nach dem Zelte bei und untersuchte dort erst alles (wie wir gesehen haben), ehe er ihnen folgte.

Es war ein mageres Männchen. Das einzige, was in seinem Magen gefunden wurde, als wir ihn öffneten, war ein Stück Papier mit der Firma „Lütken und Mohn“; es war die Umhüllung einer Ski-Laterne und war von einem von uns irgendwo auf dem Eise zurückgelassen worden. Seit diesem Tage wollten einige der Expeditions-



Magnetische Beobachtungen. Scott-Hansen und sein Assistent.

mitglieder das Schiff nicht verlassen, ohne sich bis an die Zähne zu bewaffnen.

Mittwoch, 4. October. Gestern und heute nordwestlicher Wind. Gestern hatten wir — 16°, heute — 14° C.

Ich habe mich den ganzen Tag mit Lothen beschäftigt und bin bis auf ungefähr 1460 Meter Tiefe gekommen. Die Grundproben bestanden aus einer Schicht grauen Thons von 10—11 Centimeter Stärke und darunter aus braunem Thon oder Schlick.

Die Temperatur war, seltsam genug, auf dem Grunde etwas über dem Gefrierpunkt (+ $0,_{18}$° C.) und 150 Meter höher etwas darunter (— $0,_{4}$° C.). Diese Thatsachen beseitigen so ziemlich die Sage von einem seichten Polarbecken und von der Kälte des Wassers im Eismeere.

Während wir nachmittags die Leine einholten, barst das Eis dicht hinter der „Fram", und der Riß nahm so schnell an Breite zu, daß drei von uns, die hingegangen waren, um die Eisanker zu bergen, sich gezwungen sahen, mittels eines langen Brettes eine Brücke herzustellen, um nach dem Schiffe zurückzugelangen. Später am Abend traten einige Schiebungen im Eise ein, und es öffneten sich hinter dem ersten Riß noch mehrere neue Rinnen.

Donnerstag, 5. October. Während ich mich heute Morgen eben vor dem Frühstück ankleidete, stürzte der Steuermann herbei und meldete mir, daß ein Bär in Sicht sei.

Bald war ich an Deck, wo ich den Bären von Süden her, leewärts von uns, herankommen sah. Er war noch eine ziemliche Strecke entfernt, stand aber still und blickte um sich. Im nächsten Augenblick legte er sich hin, worauf Hendriksen und ich über das Eis aufbrachen und so glücklich waren, ihm aus einer Entfernung von etwa 300 Meter eine Kugel in die Brust zu jagen, gerade als er im Begriffe war, sich davonzumachen.

Wir machen jetzt alles für den Winter und die Eispressungen

bereit. Heute Nachmittag nahmen wir das Ruder auf. Schönes Wetter, aber kalt, um 8 Uhr abends — 18° C.

Das Resultat der heutigen ärztlichen Untersuchung war die Entdeckung, daß wir immer noch Läuse an Bord haben, und ich weiß nicht, was wir dagegen thun sollen; wir haben jetzt keinen Dampf mehr und müssen unsere Hoffnung auf die Kälte setzen.

Ich muß gestehen, diese Entdeckung macht mich ganz krank. Wenn die Läuse in unsere Winterpelze gelangen, so sehe ich keinen Ausweg. Am nächsten Tage fand daher ein regelrechtes Reinigungsfest nach den allerstrengsten antiseptischen Vorschriften statt. Jeder hatte seine alten Kleidungsstücke bis auf den letzten Flicken abzuliefern, sich zu waschen und von Kopf bis zu Fuß neue Kleider anzuziehen. Alle alten Kleidungsstücke, Pelzdecken und ähnliche Gegenstände wurden vorsichtig an Deck getragen und den ganzen Winter über dort gelassen. Das war mehr, als selbst diese Thiere vertragen konnten: 53° C. Kälte erwies sich als zu viel für sie, denn wir verspürten nichts mehr von ihnen. Es war nicht ohne Grund, daß man die Laus in alten Tagen singen ließ:

> Werft mich in einen Kessel, kocht mich mit aller Macht,
> Doch niemals laßt mich draußen in kalter Winternacht!

Freitag, 6. October. Kalt, bis zu 24° C. unter Null. Heute haben wir mit der Aufstellung der Windmühle begonnen. Das Eis hat sich nördlich vom Heck der „Fram" zusammengeschoben.

Da die Hunde erfrieren würden, wenn wir sie angebunden halten und ihnen keine Bewegung verschaffen, haben wir sie heute Nachmittag von den Ketten gelöst und wollen versuchen, ob wir sie so lassen können. Selbstverständlich begannen sie sofort miteinander zu kämpfen, und einige der armen Geschöpfe humpelten zerkratzt und zerbissen vom Schlachtfelde. Aber sonst herrschte große Freude; sie sprangen und rannten herum und wälzten sich im Schnee. Abends intensives Nordlicht.

Sonnabend, 7. October. Immer gleich kalt bei demselben nördlichen Winde, den wir während der letzten Tage gehabt haben. Ich fürchte, wir treiben jetzt weit nach Süden.

Vor einigen Tagen befanden wir uns nach unsern Beobachtungen auf 78° 47′ nördlicher Breite. Also 16 Minuten nach Süden in weniger als einer Woche, das ist zu viel! Aber wir wollen dies wieder einholen, wir müssen nach Norden. Das heißt, daß wir uns zunächst von der Heimat entfernen, wird aber bald bedeuten, daß wir uns ihr nähern.

Welch ergreifende Schönheit, mit einer Unterströmung von endloser Traurigkeit, liegt in diesen traumhaft erglänzenden Abenden! Die entschwundene Sonne hat eine melancholische Flammenspur hinterlassen. Die Musik der Natur, die jeden Raum erfüllt, ist durchzittert von Wehmuth, weil all diese Schönheit Tag auf Tag, Woche auf Woche, Jahr auf Jahr sich über eine todte Welt ausbreitet. Weshalb? Sonnenuntergänge sind stets ernst, auch zu Hause. Dieser Gedanke macht mir den Anblick hier doppelt köstlich und doppelt ernst.

Im Westen hebt sich rothflammendes Blut von dem kalten Schnee ab. Und zu denken, daß dies das Meer ist, in Ketten, im Tode erstarrt, und daß die Sonne uns bald verlassen wird und wir im Dunkeln bleiben sollen, allein! „Und die Erde war wüst und leer.“ Ist dies das Meer, welches kommen soll?

Sonntag, 8. October. Schönes Wetter. Machte auf Schneeschuhen einen Ausflug nach Westen mit allen Hunden im Gefolge. Der Lauf wurde etwas beeinträchtigt durch das salzige Wasser, welches von der Oberfläche des Eises — flachen, neugefrorenen Eises, durchsetzt von ältern aufgebrochenen Schollen — durch den Schnee emporquillt. Ich setzte mich weit draußen auf einen Schneehaufen, während die Hunde sich um mich drängten, um sich streicheln zu lassen; das Auge wanderte über die große, endlose, einsame Schneeebene — nichts als Schnee, ringsum Schnee!

Die heutigen Beobachtungen brachten uns eine unangenehme Ueberraschung: wir sind jetzt bis auf 78° 35′ nördlicher Breite hinab. Doch gibt es dafür eine Erklärung, die einfach genug ist, wenn man alle die nördlichen und nordwestlichen Winde berücksichtigt, die wir in der letzten Zeit gehabt haben, und das offene Wasser nicht fern im Süden von uns. Sobald alles zugefroren ist, müssen wir wieder nach Norden treiben, das kann gar nicht fraglich sein; allein trotzdem ist die Sachlage unangenehm. Einigen Trost finde ich in der Thatsache, daß wir auch ein wenig ostwärts getrieben sind, sodaß wir auf alle Fälle uns mit dem Winde gehalten haben und nicht westlich hinuntertreiben.

Montag, 9. October. Ich fieberte sowol in der letzten Nacht, wie heute; der Himmel weiß, was solcher Unsinn bedeutet.

Als ich heute Morgen die Wasserproben heraufholte, entdeckte ich, daß der Wasserschöpfer plötzlich in einer Tiefe von 145 Meter anhielt. Er war wirklich auf dem Grunde. Wir waren also wieder südlich in seichtes Wasser getrieben.

Als wir das Loth eine kleine Weile auf dem Grunde liegen ließen, sahen wir an der Leine, daß wir in diesem Augenblicke nordwärts trieben. Das war jedenfalls ein schwacher Trost.

Nachmittags — wir saßen gerade müßig und plauderten — entstand ganz plötzlich ein betäubendes Getöse, und das ganze Schiff erzitterte: *es war die erste Eispressung.* Jeder stürzte an Deck, um zuzusehen.

Die „Fram" verhielt sich wundervoll, wie ich es von ihr erwartet hatte. Mit stetigem Druck schob sich das Eis heran, jedoch mußte es unter uns durchgehen, und wir wurden langsam in die Höhe gehoben. Diese Pressungen wiederholten sich ab und zu den ganzen Nachmittag und waren manchmal so stark, daß die „Fram" mehrere Fuß gehoben wurde; aber dann konnte das Eis sie nicht länger tragen und brach unter ihr entzwei.

Gegen Abend lockerte sich das Ganze wieder, bis wir auf

einer ziemlich großen Fläche offenen Wassers lagen, wo wir das Schiff schleunigst an der alten Scholle wieder vertäuen mußten, weil wir sonst abgetrieben wären. Es scheint hier ziemlich viel Bewegung im Eise zu sein. Peder erzählt uns soeben, daß er das dumpfe Dröhnen starker Pressungen nicht weit entfernt gehört habe.

Dienstag, 10. October. Die Unruhe im Eise dauert fort.

Mittwoch, 11. October. Heute Nachmittag erhielten wir die schlimme Nachricht, daß „Hiob“ todt sei; er war von den andern Hunden zerrissen worden. Man fand ihn eine gute Strecke vom Schiff entfernt. Der alte „Suggen“ bewachte seine Leiche, sodaß kein anderer Hund herankommen konnte.

Es sind Schufte, diese Hunde; kein Tag vergeht ohne Kampf. Bei Tage ist gewöhnlich einer von uns zur Hand, der Rauferei ein Ende zu machen, aber die Nacht vergeht selten, ohne daß sie über einen ihrer Kameraden herfallen und ihn beißen. Der arme „Barrabas“ hat vor Furcht fast den Verstand verloren; er bleibt jetzt an Bord und wagt sich nicht mehr auf das Eis, da er weiß, daß die übrigen Ungeheuer sich gegen ihn wenden würden. Nicht eine Spur von Ritterlichkeit steckt in diesen Kötern; wo ein Kampf stattfindet, stürzt sich die ganze Bande wie wilde Thiere auf den Unterliegenden. Ist es aber nicht vielleicht ein Naturgesetz, daß der Starke, nicht der Schwache, geschützt werden soll? Haben wir menschlichen Wesen nicht vielleicht versucht, die Natur umzukehren, indem wir die Schwachen schützen und unser Mögliches thun, gerade sie am Leben zu erhalten?

Das Eis ist ruhelos, und es gab heute wieder eine Pressung. Sie beginnt mit einem leisen Krachen und Aechzen längs der Schiffsseite, das allmählich in allen Tonarten lauter wird. Jetzt ist es ein hoher klagender Ton, dann ein Grollen, dann ein Knurren, und das Schiff beginnt, sich aufwärts zu bewegen. Das Geräusch nimmt stetig zu, bis es wie sämmtliche Pfeifen einer Orgel ertönt; das

Schiff erzittert und schüttelt sich und erhebt sich in Sprüngen und Sätzen oder wird manchmal langsam gehoben.

Es ist ein angenehmes, behagliches Gefühl für uns, wenn wir auf all diesen Aufruhr horchen und uns dabei der Stärke unsers Schiffes bewußt sind. Manches Schiff wäre schon längst erdrückt worden. Aber bei uns wird das Eis an der Schiffsseite zermalmt, die zertrümmerten Schollen werden haufenweise unter den schweren, unverwundbaren Rumpf gedrängt, und wir liegen wie in einem Bette. Bald beginnt das Geräusch zu ersterben, das Schiff sinkt in seine alte Lage zurück, und dann ist alles wieder so still wie früher.

An mehrern Stellen rund um uns herum hat sich das Eis aufgethürmt, an einer Stelle im Osten zu beträchtlicher Höhe. Gegen Abend trat eine Lockerung ein, und wir lagen wieder in einem großen offenen Teich.

Donnerstag, 12. October. Am Morgen trieben wir und unsere Scholle auf blauem Wasser mitten in einer großen offenen Rinne, die sich weit nach Norden hin erstreckte, wo die Luft über dem Horizont dunkel und blau war. Soweit wir von der Tonne aus mit einem kleinen Feldstecher sehen konnten, hatte das offene Wasser kein Ende und es trieben nur hier und dort einzelne Stücke Eis darin. Dies waren außerordentliche Veränderungen.

Ich war ungewiß, ob wir nicht Vorbereitungen treffen sollten, unter Dampf vorwärts zu gehen. Aber vor langem schon hatten wir begonnen, die Maschine für den Winter auseinanderzunehmen, sodaß es längerer Zeit bedürfen würde, sie wieder gebrauchsfähig zu machen. Vielleicht würde es am besten sein, noch etwas zu warten.

Klares Wetter mit Sonnenschein — ein schöner belebender Wintertag —, aber derselbe nördliche Wind. Lotheten und fanden 90 Meter Wasser. Wir treiben langsam südwärts. Gegen Abend schob sich das Eis wieder mit großer Gewalt zusammen, allein die „Fram“ vermag ihren Standpunkt zu behaupten. Nachmittags fischte

ich in einer Tiefe von ungefähr 50 Meter mit dem Murray'schen Seidennetz* und erzielte einen guten Fang, namentlich an kleinen Krustenthieren (Copepoden, Muschelkrebsen, Flohkrebsen u. s. w.) und an einem kleinen arktischen Wurm (Spadella), der im Meere umherschwimmt.

Es ist ausnehmend schwierig, hier auch nur etwas Fischerei zu treiben. Kaum hat man im Eise eine Oeffnung gefunden, um die Leine hinabgleiten zu lassen, so beginnt das Eis sich wieder zu schließen, und man muß so rasch wie möglich aufholen, damit die Leine nicht eingeklemmt wird und alles verloren geht. Es ist schade, denn hier sind interessante Fischzüge zu machen. Wo die kleinste Oeffnung im Eise ist, sieht man das Phosphoresciren** des Wassers; es ist hier keineswegs solcher Mangel an Thierleben, wie man erwarten sollte.

Freitag, 13. October. Jetzt sind wir gerade mitten in dem, wovor die Propheten uns so sehr bange machen wollten. Das Eis preßt und schiebt sich rund um uns herum. Es thürmt sich zu langen Mauern und zu Haufen auf, die hoch genug sind, um ziemlich weit an der Takelung der „Fram" hinaufzureichen. Es versucht in der That sein Aeußerstes, um die „Fram" zu Staub zu zermalmen. Wir sitzen hier aber ganz ruhig und gehen nicht einmal hinauf auf Deck, uns all den Wirrwarr anzusehen, sondern plaudern und lachen, wie wenn nichts wäre.

Gestern Nacht fand eine fürchterliche Pressung rund um unsere alte Hundescholle statt. Das Eis hatte sich höher als die höchste Spitze der Scholle aufgethürmt und stürzte auf dieselbe herab. Es

---

* Dieses seidene Sacknetz dient dazu, von Booten oder Schiffen nachgeschleppt zu werden und die lebenden Thiere und Pflanzenorganismen in verschiedenen Tiefen zu fangen. Wir gebrauchten es während unsers Treibens beständig, versenkten es in verschiedene Tiefen und brachten damit oft reiche Beute herauf.

** Dieses Phosphoresciren wird hauptsächlich von kleinen leuchtenden Krustenthieren (Copepoden) verursacht.

hat dabei einen Brunnen, in welchem wir bisjetzt gutes Trinkwasser gefunden hatten, verdorben, indem es ihn mit salzigem Wasser gefüllt hat. Ferner war es über unsern Eisanker am Heck und einen Theil der daran befestigten Stahltrosse gefallen und hatte beide so gründlich unter sich begraben, daß wir das Kabel später kappen mußten. Auch bedeckte es unsere Planken und Schlitten, die auf dem Eise standen. Bald darauf geriethen die Hunde in Gefahr, und die Wache mußte alle Mann wecken, um sie zu retten. Schließlich ging die Scholle entzwei.

Heute Morgen bildete das Eis eine Scene kläglicher Verwirrung, die im herrlichsten Sonnenschein erglänzte. Rund um uns waren hohe, steile Eismauern aufgethürmt. Seltsam genug, obwol wir gerade am Rande der stärksten Pressung gelegen hatten, waren wir mit dem Verlust eines Eisankers, eines Stückes Stahltrosse, einiger Planken und sonstiger Holzstücke und der Hälfte eines Samojedenschlittens davongekommen. Auch dieses hätte alles geborgen werden können, wenn wir uns rechtzeitig darum gekümmert hätten. Allein die Leute sind gegen die Eispressungen jetzt so gleichgültig geworden, daß sie, mag es noch so laut donnern, nicht einmal hinaufgehen, um nachzusehen. Sie fühlen, daß das Schiff es aushalten kann, und solange dies der Fall ist, kann nichts Schaden leiden als das Eis selbst.

Am Morgen ließ der Druck wieder nach, und bald lagen wir, wie gestern, wieder in einer großen Fläche offenen Wassers. Heute dehnte sich letzteres wiederum weit nach dem nördlichen Horizont aus, wo dunkle Luft, wie immer, die weitere Ausdehnung des offenen Wassers andeutete.

Nun gab ich Befehl, die Maschine wieder zusammenzusetzen, was, sagte man mir, in anderthalb, höchstens zwei Tagen geschehen könnte. Wir müssen nordwärts gehen und sehen, was dort los ist. Ich halte es für möglich, daß dort die Grenze ist zwischen dem Treibeise, in welchem sich die „Jeannette“ befand, und dem Packeise,

mit welchem wir jetzt südwärts treiben — oder sollte dort am Ende Land sein?

Wir waren lange genug in der Gesellschaft der alten, jetzt zertrümmerten Scholle gewesen und arbeiteten uns daher nach dem Mittagessen eine kleine Strecke rückwärts, da das Eis sich zusammenzuziehen begann. Gegen Abend fing die Pressung wieder im Ernste an und war namentlich um die Ueberreste unserer alten Scholle herum sehr schlimm, sodaß wir uns meiner Meinung nach gratuliren konnten, daß wir sie verlassen hatten.

Offenbar steht die Eispressung hier mit der Flutwelle in Verbindung oder wird vielleicht von derselben verursacht. Sie tritt mit größter Regelmäßigkeit ein; zweimal in 24 Stunden lockert sich das Eis, und zweimal schiebt es sich in dieser Zeit zusammen. Die Pressung war ungefähr um 4, 5 und 6 Uhr morgens und fast genau um dieselbe Stunde nachmittags eingetreten, und in der Pause haben wir stets eine Zeit lang in offenem Wasser gelegen.

Die sehr starke Pressung in diesem Augenblicke ist wahrscheinlich die Folge der Springflut; am 9., dem ersten Tage der Eispressungen, hatten wir Neumond. Damals war es gleich nach Mittag, als wir sie bemerkten, doch ist es jeden Tag später geworden; jetzt tritt sie um 8 Uhr abends ein.

Der Gedanke, daß die Eispressungen in erheblichem Maße durch die Flutwelle hervorgebracht werden, ist schon wiederholt von arktischen Forschern ausgesprochen worden. Wir hatten während der Drift der „Fram“ bessere Gelegenheit als die meisten von ihnen, diese Erscheinung zu studiren, und unsere Erfahrungen scheinen keinen Zweifel daran zu lassen, daß die Flut in einem weiten Gebiete die Bewegung und den Druck des Eises veranlaßt. Namentlich ist dies zur Zeit der Springflut der Fall und bei Neumond mehr als bei Vollmond. Während der zwischenliegenden Perioden war in der Regel wenig oder gar nichts von Eispressungen zu bemerken. Allein diese durch die

Flut verursachten Pressungen ereigneten sich nicht während der ganzen Zeit unserer Drift. Wir nahmen sie hauptsächlich im Herbste wahr, als wir uns in der Nachbarschaft des offenen Meeres nördlich von Sibirien befanden, und im letzten Jahre der Expedition, als die „Fram“ sich dem offenen Atlantischen Ocean näherte. Weniger bemerkbar waren sie, als wir im Innern des Polarbeckens waren. Hier traten Pressungen unregelmäßiger ein und wurden hauptsächlich durch die Winde und die Eisdrift verursacht, die dabei hervorgerufen wird.

Wenn man sich vorstellt, daß die in einer gewissen Richtung treibenden ungeheuern Eismassen plötzlich auf Hindernisse stoßen, z. B. auf andere Eismassen, die infolge einer Veränderung des Windes in einer mehr oder weniger entfernten Gegend in entgegengesetzter Richtung treiben, so wird man leicht den ungeheuern Druck begreifen, der entstehen muß.

Solch ein Kampf zwischen den Eismassen ist unleugbar ein großartiges Schauspiel. Man fühlt, daß man sich in Gegenwart titanischer Gewalten befindet, und es ist leicht zu verstehen, daß ängstliche Gemüther sich imponiren lassen und das Gefühl haben, als ob vor jenen nichts bestehen könne. Denn wenn das Zusammenschieben ernstlich beginnt, sieht es aus, als ob kein Fleck auf der Oberfläche der Erde unerschüttert bleiben würde.

Zuerst vernimmt man in der großen Wüste ein Geräusch wie das Donnergebrüll eines weit entfernten Erdbebens, dann hört man es, immer näher und näher kommend, an mehrern Stellen. Die schweigende Eiswelt widerhallt vom Donner, die Riesen der Natur erwachen zur Schlacht. Das Eis beginnt ringsumher zu bersten und thürmt sich auf, und ganz plötzlich befindet man sich mitten im Kampfe.

Auf allen Seiten hört man Heulen und Donnern, man fühlt das Eis erzittern und hört es unter den Füßen brüllen; nirgends ist Friede. In dem Halbdunkel sieht man es zu immer näher und näher

kommenden hohen Ketten sich aufthürmen und aufwerfen; Schollen von 3, 4 und 5 Meter Dicke bersten und werden übereinander geworfen, als ob sie federleicht wären. Sie sind jetzt ganz nahe, und man eilt fort, um das Leben zu retten; aber plötzlich spaltet sich das Eis vor uns, ein schwarzer Abgrund öffnet sich, aus dem das Wasser emporströmt. Man wendet sich nach einer andern Richtung, allein durch die Dunkelheit kann man eben noch sehen, daß ein neuer Wall von Eisblöcken sich heranbewegt.

Man versucht eine andere Richtung; aber dort ist es ebenso. Rundherum Donner und Brüllen wie von einem ungeheuern Wasserfall, mit Explosionen wie Geschützsalven. Immer näher kommt es heran. Die Scholle, auf der man steht, wird kleiner und kleiner, Wasser strömt darüber hinweg. Es gibt kein Entkommen, als indem man über die rollenden Eisblöcke klettert, um auf die andere Seite des Packeises zu gelangen. Aber der Aufruhr legt sich, das Getöse verhallt und verliert sich allmählich in der Ferne.

Dies ereignet sich hier weit oben im Norden Monat für Monat, Jahr für Jahr. Das Eis spaltet sich und thürmt sich zu Haufen auf, die sich nach allen Richtungen hin ausdehnen. Könnte man die Eisfelder aus der Vogelschau betrachten, so würde es aussehen, als ob sie durch ein Netzwerk dieser zusammengeschobenen Eisketten oder Eiswälle (wir nannten sie so, weil sie uns sehr an die schneebedeckten Steinwälle der Heimat erinnerten, wo man sie in vielen Theilen des Landes zur Einzäunung von Feldern anwendet) in Quadrate oder Maschen getheilt seien.

Beim ersten Blick schienen diese durch Eisdruck entstandenen Ketten sich nach jeder möglichen Richtung hin zu erstrecken. Bei näherer Besichtigung glaubte ich aber zu entdecken, daß sie sich nach bestimmten Richtungen wendeten und namentlich, daß sie in rechtem Winkel zu der Richtung des Eisdruckes, der sie hervorgebracht hatte, verliefen.

In den Berichten über arktische Expeditionen liest man oft Be-

schreibungen von durch Eisdruck entstandenen Ketten und Hügeln, die bis zu 15 Meter hoch sein sollen. Das sind Märchen. Die Verfasser derartiger phantastischer Schilderungen können sich nicht die Mühe gegeben haben, sie zu messen. Während der ganzen Zeit unserer Drift und unserer Märsche über die Eisfelder im fernen Norden habe ich nur einmal einen Eishügel gesehen, der mehr als 7 Meter Höhe hatte. Leider hatte ich keine Gelegenheit, ihn zu messen, doch glaube ich mit Sicherheit sagen zu können, daß er sehr nahe an 9 Meter hoch war. Alle die höchsten Blöcke, die ich gemessen habe — und ihrer waren viele —, hatten eine Höhe von $5\frac{1}{2}$ bis 7 Meter, und ich kann mit Bestimmtheit behaupten, daß das Zusammenschieben des Meereises bis zu einer Höhe von mehr als 8 Meter eine sehr seltene Ausnahme bildet.*

Sonnabend, 14. October. Heute haben wir das Ruder wieder angebracht; die Maschine ist ziemlich in Ordnung, und wir sind bereit, nach Norden aufzubrechen, wenn das Eis sich morgen früh öffnet. Es lockert und preßt sich noch immer regelmäßig zweimal im Tage, sodaß wir schon im voraus damit rechnen können. Heute bemerkten wir denselben offenen Kanal nach Norden und darüber hinaus, so weit der Blick reichte, die offene See. Was mag das bedeuten?

Heute Abend war der Eisdruck ziemlich heftig. Die Schollen thürmten sich an der Backbordseite gegen die „Fram" auf und waren ein- oder zweimal nahe daran, über die Rehling zu stürzen. Dann brach aber unten das Eis, sie fielen wieder zurück und mußten schließlich doch unter uns durchgehen.

---

* Markham's Bericht läßt ersehen, daß er an der Nordseite von Grinnell-Land Eishügel getroffen hat, die 13 Meter Höhe maßen. Ich bin keineswegs davon überzeugt, daß das nicht in Wirklichkeit Eisberge waren, jedoch ist es zweifelsohne möglich, daß durch heftiges Pressen gegen Land oder etwas Aehnliches solche Hügel gebildet werden können. Nach unsern Erfahrungen vermag ich aber an die Möglichkeit ihres Vorkommens auf offener See nicht zu glauben.

Das Eis ist nicht dick und kann nicht viel Schaden anrichten, jedoch ist seine Gewalt manchmal eine enorme. Unaufhörlich kommen die Massen heran; sie sehen aus, als sei kein Widerstand gegen sie möglich, aber langsam und sicher werden sie an den Seiten der „Fram" zermalmt. Jetzt (8 ½ Uhr abends) hat das Pressen endlich aufgehört. Ein klarer Abend, funkelnde Sterne und flammendes Nordlicht.

Als ich mit dem Schreiben meines Tagebuchs fertig war, mich zu Bette gelegt hatte und in Darwin's „Ueber die Entstehung der Arten" vom Kampf ums Dasein las, hörte ich, daß die Hunde auf dem Eise mehr Lärm als gewöhnlich machten. Ich rief daher in den Salon hinein, es solle jemand hinaufgehen und nachsehen, ob es Bären seien, die die Hunde anbellten.

Scott-Hansen ging und kam sofort mit der Meldung zurück, er glaube, draußen in der Dunkelheit ein großes Thier gesehen zu haben.

„Dann gehen Sie und schießen Sie es!"

Er war sofort bereit dazu und begab sich in Begleitung einiger der andern wieder hinauf. Da erdröhnte auf Deck über meinem Kopfe ein Schuß, dann ein zweiter, und nun folgte Schuß auf Schuß, im ganzen neun.

Johansen und Hendriksen stürzten herunter, um mehr Patronen zu holen, und erklärten, das Thier sei getroffen, es brülle ganz fürchterlich; bis dahin hatten sie aber nur eine unbestimmte große grauweiße Masse draußen in der Dunkelheit zwischen den Hunden sich umherbewegen gesehen. Jetzt wollten sie auf das Eis hinab und dahinter her.

Vier von ihnen machten sich auf und fanden in der That in geringer Entfernung einen todten Bären mit zwei Schußwunden. Es war ein junges Thier, doch mußte das alte in der Nähe sein, da die Hunde noch immer laut bellten. Nunmehr waren alle fest überzeugt, daß sie zwei Bären zusammen gesehen hätten und daß das andere Thier ebenfalls schwer verwundet sein müsse.

Johansen und Hendriksen hörten in der Ferne stöhnen, als sie später nochmals auf das Eis zurückkehrten, um ein Messer zu holen, das sie an der Stelle liegen gelassen hatten, wo der todte Bär gelegen hatte. Dieser war an Bord geschleppt und sofort abgehäutet worden, ehe er noch Zeit gehabt hatte, in der Kälte zu erstarren.

Sonntag, 15. October. Zu unserer Ueberraschung hatte sich das Eis nach der starken Pressung während der letzten Nacht nicht gelockert, und was noch schlimmer war, es waren auch keine Anzeichen vorhanden, daß es sich am Morgen lockern werde, nun, da wir zum Weiterfahren bereit waren. Als sich etwas später kleine Anzeichen davon wahrnehmen ließen, gab ich Befehl, Dampf zu machen.

Während dies geschah, unternahm ich einen Streifzug über das Eis, um nach Spuren von gestern Abend zu suchen. Ich fand nicht nur solche von dem getödteten Bären und einem größern Thiere, welches die Mutter hätte sein können, sondern auch noch von einem dritten, das schwer verwundet sein mußte, da es sich manchmal auf den Hinterbeinen fortgeschleppt und eine breite Blutspur zurückgelassen hatte.

Nachdem ich den Spuren eine Strecke gefolgt war und überlegt hatte, daß ich keine weitern Werkzeuge bei mir hatte, um das Thier fortschaffen zu können, als meine Hände, hielt ich es für besser, nach dem Schiffe zurückzukehren, um ein Gewehr und Gefährten zu holen, die mir helfen könnten, den Bären an Bord zu schleppen. Auch hegte ich noch die leise Hoffnung, daß das Eis sich inzwischen gelockert haben möchte, sodaß wir, anstatt Wild zu verfolgen, mit der „Fram“ nordwärts steuern könnten. Aber dieses Glück war uns nicht beschieden.

Ich legte daher meine Schneeschuhe an und machte mich in Begleitung einiger Hunde und gefolgt von einigen der Leute auf die Suche nach unserm Bären. In einiger Entfernung kamen wir

an die Stelle, wo er die Nacht zugebracht hatte. Eine gräßliche Nacht für das arme Thier! Hier bemerkte ich auch Spuren der Mutter. Man schaudert, wenn man daran denkt, wie sie ihr armes Junges bewacht hat, das durch den Rücken geschossen sein mußte. Bald darauf erreichten wir auch den Krüppel, der sich, so gut er konnte, von uns fort über das Eis schleppte. Als er keinen andern Weg zum Entkommen mehr sah, stürzte er sich in eine kleine Wasseröffnung und tauchte ein um das andere mal unter. Während wir aus einem Tau eine Schlinge herstellten, rannten die Hunde, als wären sie verrückt geworden, um das Loch herum, und nur mit Mühe konnten wir sie davon zurückhalten, dem Bären ins Wasser nachzuspringen.

Endlich waren wir fertig, und als das Thier das nächste mal auftauchte, warfen wir ihm die Schlinge um eine der Tatzen und sandten ihm eine Kugel in den Kopf. Während die andern es nach dem Schiffe schleppten, folgte ich der Spur der Mutter eine Strecke weit, konnte die Bärin aber nicht finden. Ich mußte auch bald umkehren, um zu sehen, ob keine Aussicht sei, daß die „Fram“ fort könne, fand aber, daß das Eis sich gerade zu der Zeit, zu der wir in der Regel auf eine Lockerung rechnen konnten, wieder ein wenig zusammengeschoben hatte.

Nachmittags machten Scott-Hansen und ich uns noch einmal hinter der Bärin her. Meiner Erwartung entsprechend bemerkten wir, daß sie zurückgekehrt und dem Leichenbegängniß ihrer Tochter eine Strecke gefolgt war, dann aber hatte sie sich ostwärts davongemacht, und als es dunkel wurde, verloren wir in dem neu zusammengeschobenen Eise ihre Spur.

Bei dieser Bärenepisode hatten wir nur eins zu bedauern: das Verschwinden der zwei Hunde „Narrifas“ und „Räven“. Wahrscheinlich waren sie beim ersten Erscheinen der drei Bären vor Schrecken davongelaufen; möglicherweise waren sie auch verletzt, obwol ich nichts bemerkt habe, was darauf schließen ließe.

Das Eis verhielt sich auch heute Abend ruhig, nur gegen 7 Uhr trat eine leichte Pressung ein.

Montag, 16. October. Das Eis ist ruhig und geschlossen. Die Beobachtungen vom 12. October versetzten uns auf 78° 5′ nördlicher Breite. Stetig südwärts, das ist geradezu niederdrückend. Die beiden Ausreißer kehrten heute früh zurück.

Dienstag, 17. October. Anhaltende Bewegung im Eise. Es lockerte sich während der Nacht wieder ein wenig; in einiger Entfernung befand sich an Steuerbordseite eine große Oeffnung. Kurz nach Mitternacht trat starker Eisdruck ein, und zwischen 11 und 12 Uhr morgens kam eine fürchterliche Pressung; seitdem hat es sich wieder etwas gelockert.

Mittwoch, 18. October. Als der Meteorologe Johansen heute Morgen an Deck war und die Thermometer ablas, bemerkte er, daß die Hunde, die jetzt an Bord angebunden werden, etwas auf dem Eise laut anbellten. Er beugte sich über die Heckrehling beim Ruder und sah unter sich, ganz nahe an der Schiffsseite, den Rücken eines Bären. Sofort holte er ein Gewehr, und nach einigen Schüssen fiel das Thier. Später erkannten wir an den Spuren, daß der Bär alle Abfallhaufen rund um das Schiff untersucht hatte.

Etwas später am Vormittage unternahm ich einen Streifzug auf dem Eise. Scott-Hansen und Johansen waren südlich vom Schiffe mit magnetischen Beobachtungen beschäftigt. Es war prachtvolles Wetter mit Sonnenschein. Ich stand neben einem offenen Teiche etwas vor dem Schiffe und untersuchte die Bildung und das Wachsthum des neuen Eises, als ich an Bord ein Gewehr abfeuern hörte.

Ich wandte mich um und erblickte eben noch einen Bären, der sich in der Richtung nach den Eishügeln davonmachte. Hendriksen hatte ihn von Deck aus gesehen, als er auf das Schiff zumarschirt kam. Als der Eisbär noch wenige Schritte von demselben entfernt war, hatte er Hansen und Johansen bemerkt und war direct auf diese losgegangen. Mittlerweile hatte Hendriksen sein Gewehr geholt, doch

versagte dasselbe mehreremal, weil er die unglückliche Liebhaberei hat, das Schloß dermaßen mit Vaseline einzuschmieren, daß die Feder functionirt, als ob sie in grüne Seife gebettet wäre.

Endlich ging der Schuß los, und die Kugel drang dem Bären in schräger Richtung durch Rücken und Brust. Das Thier richtete sich auf den Hinterbeinen auf, focht mit den Vordertatzen in der Luft herum, warf sich dann vornüber und sprang davon, um nach dreißig Schritten niederzustürzen; die Kugel hatte das Herz gestreift.

Hansen sah den Bären erst, als der Schuß losging, stürzte dann hinzu und jagte ihm zwei Revolverkugeln in den Kopf. Es war ein großes Thier, der größte Bär, den wir bisjetzt bekommen hatten.

Gegen Mittag war ich in der Tonne. Trotz des klaren Wetters konnte ich nach keiner Richtung hin Land entdecken. Die weit nach Norden hin reichende Oeffnung war vollständig verschwunden, jedoch hatte sich im Laufe der Nacht eine neue große Rinne ganz nahe bei uns gebildet. Sie dehnt sich von Norden nach Süden aus und trägt jetzt eine Eisdecke.

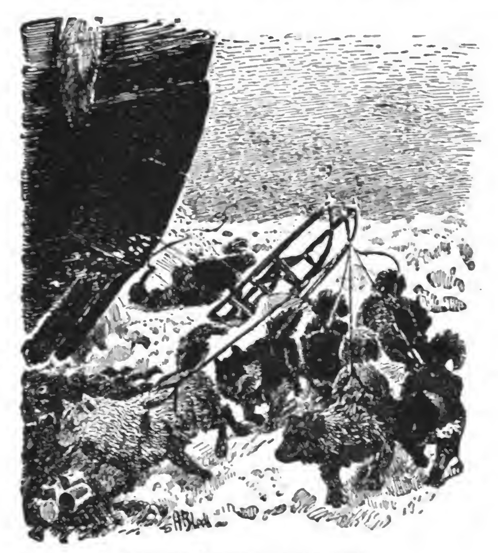
Die Eispressung beschränkt sich hauptsächlich auf die Ränder dieser Oeffnung und kann zwischen den Mauern von zusammengeschobenem Eis nach beiden Richtungen hin bis zum Horizont verfolgt werden. Nach Osten ist das Eis vollständig ununterbrochen und flach. Wir haben gerade in der schlimmsten Eispressung gelegen.

Donnerstag, 19. October. Das Eis hat sich in letzter Nacht wieder ein wenig gelockert.

Am Morgen versuchte ich, mit sechs Hunden eine Schlittenfahrt zu machen. Nachdem es mir gelungen war, sie vor einen Samojedenschlitten zu spannen, setzte ich mich auf und rief ihnen Pr-r-r-r, pr-r-r-r zu, worauf sie in ganz hübschem Tempo über das Eis jagten. Es dauerte aber nicht lange, da kamen wir an hohes Packeis und mußten wenden. Kaum war dies geschehen, als sie mit blitzartiger Geschwindigkeit nach dem Schiffe zurücksausten, von dem sie

auch nicht wieder fortzubringen waren. Immer rundherum jagten sie, von einem Abfallhaufen zum andern.

Wenn ich von dem Fallreep an der Steuerbordseite abfuhr und sie durch Peitschenhiebe auf das Eis hinauszutreiben versuchte, flogen sie um das Heck herum nach dem Fallreep an der Backbord



Meine erste Schlittenfahrt auf eigene Faust.

seite. Ich zerrte und fluchte und versuchte alles, was mir nur einfiel; umsonst.

Dann stieg ich ab und versuchte, den Schlitten zurückzuhalten, wurde aber einfach umgerissen und in meinen glatten Robbenfell-hosen auf Rücken, Bauch und Seite, wie es gerade kam, lustig über

das Eis geschleift. Wenn es mir gelungen war, sie vor einigen Stücken Packeis oder einem Schmutzhaufen anzuhalten, rannten sie wieder nach dem Steuerbord=Fallreep herum, während ich hinterdrein baumelte und ihnen wüthend zuschwor, ich würde ihnen jeden Knochen im Leibe zerschlagen, wenn ich sie kriegte.

So ging das Spiel weiter, bis sie desselben wahrscheinlich müde waren und dachten, sie könnten zur Veränderung auch einmal den von mir gewünschten Weg gehen. Sie sausten also wunderschön über die flache Scholle, bis ich einen Augenblick anhielt, um sie Athem schöpfen zu lassen. Allein bei der ersten Bewegung, die ich im Schlitten machte, stürzten sie wieder davon und jagten wild den Weg zurück, den wir gekommen waren.

Krampfhaft hielt ich fest und zog und wüthete und brauchte die Peitsche, aber je mehr ich peitschte, desto schneller liefen sie ihren eigenen Weg. Endlich brachte ich sie dadurch zum Anhalten, daß ich meine Beine zwischen den Schlittenkufen in den Schnee steckte und auch einen starken Robbenhaken ins Eis hineintrieb.

Aber als ich einen Augenblick nicht Acht gab, zogen sie an, und ich lag mit meiner Kehrseite da, wo die Beine gewesen waren, während wir mit blitzartiger Schnelligkeit davonjagten, wobei jener schwerere Theil meines Körpers eine tiefe Spur im Schnee zurückließ. So ging das ein über das anderemal. Ich verlor das Brett, auf welchem ich hätte sitzen sollen, dann die Peitsche, meine Handschuhe, die Mütze, und diese Verluste trugen nicht dazu bei, meine Laune zu verbessern.

Ein= oder zweimal war ich vor die Hunde gerannt und hatte versucht, sie mit Gewalt zum Wenden zu bringen, indem ich mit der Peitsche auf sie einhieb. Sie sprangen aber nach beiden Seiten auseinander und sausten nur um so schneller davon. Dabei wickelten sich die Zügel um meine Knöchel, sodaß ich der Länge nach auf den Schlitten geworfen wurde, worauf sie wilder als je davonstürmten.

Das war die erste Erfahrung, die ich bei dem Fahren mit Hunden auf eigene Faust machte, und ich will nicht behaupten, daß ich stolz darauf war. Innerlich gratulirte ich mir, daß niemand meine Heldenthaten mit angesehen hatte.

Nachmittags untersuchte ich das geschmolzene Wasser des neugebildeten bräunlichrothen Eises, von welchem sich ziemlich viel in den Oeffnungen rundherum befand. Wie das Mikroskop erkennen ließ, wurde diese Farbe durch Unmassen kleiner Organismen, hauptsächlich Pflanzen — Diatomeen und Algen — hervorgebracht, von denen einige von ganz besonderer Form waren.

Sonnabend, 21. October. Heute bleibe ich im Schiff wegen Muskelaffection oder Rheumatismus, den ich schon einige Tage in der rechten Seite des Körpers gehabt habe und gegen den der Doctor mich massirt, wobei er meine Schmerzen noch stark vermehrt.

Bin ich wirklich schon so alt und hinfällig geworden, oder ist der Schmerz nur Einbildung? Das Höchste, was ich thun kann, ist umherhumpeln; ich möchte aber gerade wissen, ob ich nicht aufstehen und mit den besten der andern um die Wette laufen könnte.

Ich ließ eine Lothung vornehmen, die über 135 Meter ergab, sodaß wir uns also wieder in tieferm Wasser befinden. Die Lothleine zeigte, daß wir südwestwärts treiben.

Diese stetige Drift nach Süden begreife ich nicht. Es ist in der letzten Zeit nicht viel Wind gewesen, heute ist allerdings etwas Wind aus Norden, aber nicht stark. Was mag wol der Grund dieser Drift sein? Trotz all meiner Studien, all meiner Erwägungen und all meiner Berechnungen kann ich einen südwärts gehenden Strom nicht erklären — die Strömung müßte nördlich sein.

Wenn sie hier südwärts gerichtet ist, wie erklärt sich dann die große offene See, die wir nordwärts durchquert haben? Und die Bai, bis zu deren Ende wir im weitesten Norden dampften? Diese konnten nur durch die nordwärts gehende Strömung entstanden sein, die ich vorausgesetzt hatte.

Das Einzige, was mich ein wenig irre macht, ist jener westwärts laufende Strom, den wir auf der ganzen Fahrt längs der sibirischen Küste gegen uns hatten. Keinesfalls sind wir im Begriff, südwärts getrieben zu werden, an den Neusibirischen Inseln vorbei, dann westwärts längs der Küste von Sibirien, und darauf nordwärts bei Kap Tscheljuskin vorbei, denselben Weg, den wir gekommen sind! Das fehlte noch — jedenfalls wäre es eine eigenthümliche Probe auf alle Berechnungen.

Nun, was macht es? Irgendwohin müssen wir gelangen, hier können wir nicht ewig bleiben. Alles hat ein Ende, sagt der Seiler; allein ich möchte doch, daß wir, wohin wir auch gehen, etwas schneller weiter kämen. Auf unserer grönländischen Expedition wurden wir anfänglich auch südwärts getrieben, und doch endete diese gut.

Sonntag, 22. October. Hendriksen lothete heute Morgen und fand 129 Meter Wasser. „Wenn wir überhaupt treiben“, sagte er, „so ist es nach Osten, jedoch scheint fast gar keine Bewegung zu sein.“ Heute ist kein Wind. Ich bleibe in meinem Bau.

Montag, 23. October. Noch immer in meiner Höhle. Heute ist das Wasser um 10 Meter weniger tief als gestern. Die Leine weist nach Südwest, was bedeutet, daß wir nordostwärts treiben. Hansen hat die Beobachtungen vom 19. October ab ausgerechnet und findet, daß wir 10 Minuten weiter nach Norden gelangt sein und uns auf 78° 15′ nördlicher Breite befinden müssen.

Endlich also macht sich, nun sich der Wind gelegt hat, die nordwärts setzende Strömung bemerkbar. Das Eis scheint ruhig zu sein. In unserer Nähe haben sich einige Kanäle geöffnet, einer längsseit des Schiffes, ein zweiter voraus, nahe bei der alten Rinne. Nur leichte Anzeichen von Eispressungen am Nachmittage.

Dienstag, 24. October. Zwischen 4 und 5 Uhr morgens trat eine starke Eispressung ein, welche die „Fram“ etwas hob. Es sieht aus, als sollten die Eispressungen aufs neue beginnen; wir haben Springflut mit Vollmond.

Heute Morgen öffnete sich das Eis so weit, daß die „Fram“ in der Rinne flott wurde. Später schloß diese sich wieder, und gegen 11 Uhr stellte sich starker Eisdruck ein. Dann kam eine Zeit der Ruhe, aber nachmittags begann die Pressung aufs neue und war von 4 Uhr bis 4 Uhr 30 Minuten heftig. Das Schiff wurde erschüttert und emporgehoben, machte sich aber nicht das geringste daraus.

Peder gab seine Meinung dahin ab, daß der Eisdruck von Nordosten komme, weil er in dieser Richtung das Getöse herannahen gehört hatte. Johansen ließ das Seidennetz für mich etwa 20 Meter tief hinab; nur mit allergrößter Mühe konnte er es rechtzeitig wieder aufholen, doch brachte es einen guten Fang mit. Ich halte mich noch immer drinnen.

Mittwoch, 25. October. Gestern Abend hatten wir eine fürchterliche Eispressung auszustehen. Ich wachte davon auf und fühlte, wie die „Fram“ emporgehoben, erschüttert und umhergeworfen wurde, hörte auch das laute Krachen des Eises, das an den Schiffsseiten zerschellte.

Nachdem ich eine Weile zugehört hatte, schlief ich wieder ein mit dem behaglichen Gefühl, daß es doch gut sei, sich an Bord der „Fram“ zu befinden. Es wäre verteufelt ungemüthlich, wenn wir bei jeder Eispressung bereit sein müßten, aufzustehen oder gar mit unsern Bündeln auf dem Rücken wie die „Tegetthoff“-Leute das Schiff zu verlassen.

Es wird jetzt rasch dunkler. So oft wir die Sonne sehen, steht sie niedriger und immer niedriger. Bald wird sie ganz verschwunden sein, wenn sie es nicht schon ist. Der lange dunkle Winter steht vor der Thür, und wir werden uns freuen, wenn der Frühling kommt. Doch hätte das nichts zu bedeuten, wenn wir nur beginnen wollten, uns nordwärts zu bewegen. Jetzt herrschen südwestliche Winde.

Endlich ist auch die Windmühle, die schon seit mehrern

Tagen fertig ist, probirt worden; sie arbeitet ausgezeichnet. Heute haben wir wunderschönes elektrisches Licht, obwol der Wind nicht besonders stark ist (5,8 Meter in der Secunde). Elektrische Lampen sind eine großartige Einrichtung!

Welch großen Einfluß das Licht doch auf die Stimmung des Menschen hat! Bei Tisch war heute die Aufhellung derselben bemerkbar; das Licht wirkt auf das Gemüth wie ein Schluck guter Wein.

Und wie festlich sieht der Salon aus! Wir hielten dies für eine gute Gelegenheit, auf die Gesundheit Oskar Dickson's zu trinken, der die Kosten der gesammten elektrischen Beleuchtungsanlage zu tragen übernommen hatte, und wir erklärten ihn für den besten aller guten Kameraden.

Wundervoller Mondschein heute Abend, so hell wie Tageslicht. Daneben Nordlicht, gelb und seltsam aussehend in dem weißen Lichte des Mondes; ein großer Ring um den Mond, und all dies über dem sich weithin ausdehnenden weißen, schimmernden Eise, das sich hier und dort in unserer Nähe infolge der Pressungen hoch aufgethürmt hat.

Und inmitten dieser schweigenden, silberglänzenden Eiswelt dreht die Windmühle ihre dunkeln Schwingen gegen den dunkelblauen Himmel und das Nordlicht. Ein ergreifender Contrast: die Civilisation, die plötzlich einen Einfall in diese gefrorene, geisterhafte Welt macht.

Morgen ist der Geburtstag der „Fram". Wie viele Erinnerungen ruft der Tag des Stapellaufes vor einem Jahre wach!

Donnerstag, 26. October. Als wir heute Morgen lotheten, fanden wir 100 Meter Wasser. Wir bewegen uns rasch nach Norden — „genau nach Norden", sagt Peder, — und es sieht aus, als ginge die Sache jetzt besser.

Große Feier des Tages, mit Scheibenschießen beginnend. Dann hatten wir ein aus vier Gängen bestehendes köstliches Mittags-

mahl, das unsern Verdauungsapparat auf eine schwere Probe setzte. Unter großem und stürmischem Applaus wurde auf die Gesundheit der „Fram“ getrunken.

Die Worte des Redners fanden in allen Herzen ein Echo, als er sagte, die „Fram“ sei ein so ausgezeichnetes Schiff für unsern Zweck, wie man sich kein besseres denken könne (lauter Beifall). Wir wünschten daher ihr und uns mit ihr ein langes Leben (hört, hört!).

Nach dem Abendessen gab es Erdbeer- und Citronenpunsch, und es wurden unter großer Feierlichkeit und vielen Scherzen die Preise vertheilt, die, mit passenden, zum größten Theile vom Arzte des Schiffes herrührenden Mottos versehen, der Reihe nach in Empfang genommen wurden. Jeder erhielt einen Preis.

Der erste Preisträger wurde mit dem hölzernen Kreuze des Ordens der „Fram“ belohnt, das an einem weißen Leinenbande um den Hals zu tragen war, während der letzte einen Spiegel bekam, worin er seine gefallene Größe betrachten konnte. An diesem Abend war das Rauchen im Salon gestattet, und bei Pfeife, Grog und munterm Whist fand der schöne, genußreiche Festtag seinen Abschluß.

Nun ich hier allein sitze, wenden sich meine Gedanken unwillkürlich auf das Jahr zurück, das vergangen ist, seitdem wir oben auf der Plattform gestanden und *sie* den Champagner gegen den Bug schleuderte mit den Worten: „Fram sei dein Name!“ und der feste, schwere Rumpf langsam abwärts zu gleiten begann. Ich hielt sie fest bei der Hand, Thränen traten in die Augen, es kam einem etwas in die Kehle und man konnte kein Wort äußern. Der kräftige Rumpf tauchte in das glitzernde Wasser, ein leichter sonniger Nebel lag über dem ganzen Bilde. Nie werde ich den Augenblick vergessen, als wir dort beisammenstanden und die Scene beobachteten. Und nun! Was hat sich alles in diesen vier Monaten ereignet!

Getrennt durch Meer und Land und Eis! Noch liegen Jahre

zwischen uns — es ist alles nur die Fortsetzung von dem, was an jenem Tage sich zugetragen hat. Aber wie lange soll es dauern? Ich habe das schwermüthige Gefühl, daß ich die Heimat sobald nicht wiedersehen werde. Wenn ich darüber nachzudenken beginne, weiß ich, daß die Trennung lange dauern kann; und doch will ich es nicht glauben.

Heute nahmen wir auch feierlich Abschied von der Sonne. Um Mittag zeigte sich ihre halbe Scheibe zum letzten male über dem Rande des Eises im Süden, ein abgeplatteter Körper mit mattem rothem Schein, ohne Wärme. Jetzt treten wir in die Winternacht ein. Was wird diese uns bringen? Wo werden wir sein, wenn die Sonne wiederkehrt? — Niemand weiß es zu sagen.

Um uns über den Verlust der Sonne zu trösten, haben wir das wundervollste Mondlicht; der Mond wandelt Nacht und Tag am Himmel herum.

Seltsamerweise ist gerade jetzt wenig Eisdruck, nur gelegentlich eine leichte Pressung. Doch öffnet sich das Eis oft beträchtlich; nach mehrern Richtungen hin sind große Wasserflächen; im Süden waren heute einige von beträchtlicher Größe.

Freitag, 27. October. Die Lothungen ergaben heute Morgen 95 Meter Wasser. Den gestern Nachmittag angestellten Beobachtungen zufolge befinden wir uns 3 Minuten weiter nördlich und ein wenig westlicher als am 19. October.

Die Art und Weise, wie wir hier umhertaumeln, ist gräßlich. Wir müssen in ein Loch gerathen sein, in dem das Eis rundherum mahlt, und können nicht weiter kommen. Die Zeit verfliegt nutzlos, und der Himmel weiß, wie lange das so noch weiter gehen soll. Wenn nur ein tüchtiger Südwind käme und uns nach Norden führte; er risse uns aus der Verlegenheit!

Meine Leute haben heute das Ruder wieder aufgenommen. Während sie nachmittags bei der Arbeit waren, wurde es plötzlich so hell wie der Tag. Ein bläulich-weißes Licht.

Johansen rannte in den Salon hinunter und erzählte Scott-Hansen und mir, daß soeben eine merkwürdige Feuerkugel den Himmel im Westen gekreuzt habe, man könne die hellen Streifen, die die Kugel in ihrer Bahn zurückgelassen habe, noch sehen. Als wir an Deck kamen, nahmen wir in der That einen Lichtbogen im Sternbilde des „Dreiecks" in der Nähe des „Deneb" wahr. Das Meteor war in der Gegend des „ε Cygni" im Sternbilde des „Schwans" verschwunden, doch schwebte sein Schein noch lange wie glühender Staub in der Luft.

Niemand hatte die eigentliche Feuerkugel gesehen, da alle ihr den Rücken zugekehrt hatten, und daher konnte auch keiner sagen, ob sie explodirt war. Es ist dies das zweite große Meteor von außergewöhnlichem Glanze, das uns in diesen Regionen erschienen ist.

Das Eis hat eine merkwürdige Neigung, sich zu lockern, ohne daß Pressungen stattgefunden haben, und dann und wann finden wir, daß das Schiff auf offenem Wasser flott ist. Das ist auch heute der Fall.

Sonnabend, 28. October. Nichts von Bedeutung passirt. Mondschein bei Nacht und bei Tage; südwärts noch ein Schimmer von der Sonne.

Sonntag, 29. October. Peder schoß heute Morgen ganz nahe beim Schiffe einen weißen Fuchs. Schon seit einiger Zeit haben wir neuerdings am Morgen Fuchsfährten bemerkt, und an einem Sonntag sah Mogstad auch den Fuchs selbst, der ohne Zweifel regelmäßig gekommen ist, um von den Resten der ausgeweideten Bären zu fressen. Kurz nachdem der erste Fuchs geschossen war, sahen wir noch einen zweiten, der herankam und seinen todten Gefährten gewittert hatte, sich aber bald wieder davonmachte und verschwand.

Merkwürdig, daß auf diesem Treibeis so weit vom Lande so viele Füchse sind. Es ist dies aber nicht überraschender, als daß ich Fuchsfährten draußen auf dem Eise zwischen Jan Mayen und Spitzbergen getroffen habe.

Montag, 30. October. Heute ist die Temperatur bis auf — 27° C. gesunken.

Als ich das Schleppnetz aufholte, das ich gestern versenkt hatte, brachte es zwei Eimer Schlick vom Grunde mit herauf. Ich habe mich den ganzen Tag damit beschäftigt, ihn im Salon in einem großen Bade auszuspülen, um die darin enthaltenen vielen Thiere zu bekommen. Es waren hauptsächlich Seesterne, Schlangensterne, Medusen (Astrophyton), Seegurken, Korkpolypen (Alcyonaria), Würmer, Schwämme, Schalthiere und Crustaceen; sie wurden selbstverständlich alle sorgfältig in Spiritus aufbewahrt.

Dienstag, 31. October. Heute 90 Meter Wassertiefe; die Strömung treibt uns stark nach Südwesten.

Wir haben jetzt schönen Wind für die Mühle, und die elektrischen Lampen brennen den ganzen Tag. Die Bogenlampe unter dem Kajütsoberlicht läßt uns das Fehlen der Sonne vollständig vergessen. O, das Licht ist etwas Herrliches, und das Leben ist trotz aller Entbehrungen schön!

Heute ist Sverdrup's Geburtstag. Am Morgen übten wir uns im Revolverschießen. Natürlich hatten wir ein großartiges Diner von fünf Gängen: Hühnersuppe, gekochte Makrelen, Renthierrippen mit gedämpftem Blumenkohl und Kartoffeln, Maccaroni-Pudding und Birncompot mit Milch, dazu Ringnes-Bier.

Donnerstag, 2. November. Die Temperatur hält sich auf etwa — 30° C.; man findet es aber nicht sehr kalt, weil die Luft so windstill ist. Wir können das Nordlicht auch bei Tage sehen. Heute Nachmittag 3 Uhr beobachtete ich eine ganz merkwürdige Entfaltung desselben.

Ueber dem südwestlichen Horizont lag der Schimmer der Sonne. Leichte Wolken waren vorn zusammengeweht, wie eine Staubwolke, die sich über einer entfernten Reiterschar erhebt. Dann schienen dunkle Florstreifen von der Staubwolke sich zum Himmel emporzuheben, als ob sie von der Sonne kämen, oder vielmehr als

ob die Sonne sie vom ganzen Himmel in sich aufsöge. Nur im Südwesten waren diese Streifen dunkel; etwas höher hinauf, weiter von dem Sonnenschimmer entfernt, wurden sie weiß und glänzend wie feiner



Otto Sverdrup, Kapitän der „Fram“.

glitzernder Silberflor. Sie breiteten sich über das Himmelsgewölbe über uns und weithin gegen Norden aus.

Sie hatten Aehnlichkeit mit Nordlicht; aber konnten es nicht vielleicht auch leichte Wolken sein, die hoch in der Luft schwebten

und das Sonnenlicht auffingen? Ich habe lange gestanden und sie beobachtet. Sie hielten sich ganz merkwürdig ruhig, aber es war thatsächlich Nordlicht, das sich im Südwesten allmählich in dunkle Wolkenstreifen verwandelte und in der Staubwolke über der Sonne endigte.

Scott-Hansen sah sie später auch, als es dunkel war. Ueber ihre Natur konnte kein Zweifel herrschen. Er hatte den Eindruck, als ob das Nordlicht sich von der Sonne über das ganze Gewölbe ausbreitete, wie die Streifen auf der innern Haut einer Apfelsine.

Sonntag, 5. November. Für heute war großes Wettlaufen auf dem Eise angekündigt. Die Bahn wurde ausgemessen, abgesteckt und mit Flaggen geschmückt, und der Koch hatte die Preise, Kuchen, vorbereitet, mit Nummern versehen und der Größe nach in gehöriger Weise geordnet.

Es herrschte große Aufregung; jedoch zeigte sich, daß die ganze Mannschaft infolge Uebertrainirens in den letzten Tagen so steif in den Beinen war, daß sich keiner zu bewegen vermochte. Trotzdem bekamen wir unsere Preise. Einem wurden die Augen verbunden, und er entschied, wer den Kuchen haben sollte, auf den gezeigt wurde.

Dieses gerechte Verfahren fand allgemeine Anerkennung, da wir sämmtlich der Meinung waren, daß es weit angenehmer sei, die Preise auf solche Weise zu erhalten, als wenn wir einen Kilometer weit darum hätten laufen müssen.

Wiederum Sonntag! Wie die Tage sich doch hinschleppen! Ich arbeite, lese, grüble und träume, klimpere ein wenig auf dem Harmonium und mache in der Dunkelheit einen Spaziergang auf dem Eise.

Im Südwesten liegt tief am Horizont der Abglanz der Sonne, ein dunkles, grelles Roth, wie Blut, von allen schlummernden Wünschen des Lebens durchglüht, tief unten und weit entfernt, wie das Traumland der Jugend. Höher am Himmel geht die Färbung in Orange, darauf in Grün und Blaßblau über, und dann kommt der tief-

blaue sternenbesäete, endlose Raum, in dem nie die Dämmerung anbrechen wird.

Im Norden sind schwankende Bogen eines schwachen Nordlichts, jetzt erzitternd wie erwachendes Verlangen, um im nächsten Augenblicke, wie von einem Zauberschlage berührt, gleich Lichtströmen durch das Dunkelblau des Himmels zu stürmen — nie in Ruhe, rastlos gleich dem Menschengeiste.

Ich kann sitzen und schauen und schauen, die Augen entzückt von der traumhaften Glut dort unten im Westen, wo die dünne, blasse Silbersichel des Mondes ihre Spitze in das Blut taucht, und meine Seele wird über den Schimmer hinausgetragen, bis zur Sonne, die jetzt so weit entfernt, — bis zur Heimkehr!

Ist unser Werk gethan, dann fahren wir den Fjord hinauf, so rasch als Segel und Dampf uns nur treiben können. Auf beiden Seiten von uns liegt im Sonnenschein lächelnd die Heimat, und dann ..... dann lösen sich die Leiden von tausend Tagen und Stunden in der unaussprechlichen Freude eines Augenblicks!....

Donnerwetter, war das ein eisiger Windstoß! Ich springe auf und gehe weiter. Träumen, ja träumen! So weit noch vom Ziele; Hunderte und Aberhunderte von Meilen liegen dazwischen, Eis, Land und wieder Eis. Und wir treiben hier im Kreise herum, wie verzaubert, nichts erreichend, nur wartend, immer wartend, und auf was?

Mir träumt', ich läg' im frischen Gras
Am blumigen Wiesenrain;
Erwacht, war in der Einöd' ich,
Verschwunden der Sonnenschein.

Noch einen Blick auf den Heimatstern, denselben, der an jenem Abend über Kap Tscheljuskin stand, dann schleiche ich an Bord, wo die Windmühle sich im kalten Winde dreht und das elektrische Licht durch das Oberlicht der Kajüte in die eisige Einöde der arktischen Nacht hinausstrahlt.

Mittwoch, 8. November. Der Sturm, den wir während der letzten beiden Tage hatten, ist vollständig abgeflaut, und wir haben nicht einmal mehr Wind genug für die Mühle.

In der letzten Nacht versuchten wir, die Hunde auf dem Eise schlafen zu lassen, anstatt sie abends an Bord zu bringen, wie wir in der letzten Zeit gethan hatten. Die Folge davon war, daß wieder ein Hund in der Nacht in Stücke gerissen worden ist. Diesmal ging „Ulabrand", der alte, braune, zahnlose Bursche, darauf; „Hiob" und „Moses" hatten schon früher dasselbe Schicksal gehabt.

Die Beobachtungen von gestern Abend versetzten uns auf 77° 43′ nördlicher Breite und 138° 8′ östlicher Länge. Das ist weiter südlich, als wir bisjetzt gewesen sind. Dagegen kann man nichts thun, aber es ist eine traurige Geschichte. Denn daß wir weiter östlich stehen als je zuvor, ist nur ein armseliger Trost.

Jetzt ist wieder Neumond, und wir können daher Eispressungen erwarten. Thatsächlich ist das Eis schon in Bewegung; es begann am Sonnabend sich zu spalten und ist von Tag zu Tag mehr zerbrochen. Die Oeffnungen waren ziemlich groß, und die Bewegung wird immer merkbarer. Gestern trat leichte Eispressung ein, und heute Morgen gegen 5 Uhr bemerkten wir wieder eine. Heute hat sich das Eis neben dem Schiffe geöffnet, sodaß wir beinahe flott sind.

Nun sitze ich hier in der stillen Winternacht auf der treibenden Eisscholle und erblicke nur die Sterne über mir. In weiter Ferne sehe ich, wie die Fäden des Lebens sich zu dem verworrenen Gewebe verschlingen, welches sich von dem süßen Morgendämmern ununterbrochen bis zur Todtenstille des ewigen Eises ausdehnt. Ein Gedanke folgt dem andern — du zerpflückst das Ganze, und es ist so klein —, aber hoch über alles ragt der eine Gedanke: Weshalb hast du diese Reise unternommen? ...

Konnte ich anders? Kann der Strom seinen Lauf hemmen und bergauf fließen?

Aus meinem Plane ist nichts geworden. Jener aus Theorien erbaute Palast, den ich in Stolz und Selbstvertrauen allen thörichten Einwendungen zum Trotz aufgerichtet habe, ist beim ersten Windhauche wie ein Kartenhaus zusammengestürzt. Baue die geistreichsten Theorien auf, und du kannst sicher sein, daß die Thatsachen sie allesammt zu Schanden machen werden!

War ich denn so ganz sicher? Ja, zu zeiten; doch es war Selbsttäuschung, Verblendung. Hinter allen Vernunftgründen lauerte ein geheimer Zweifel. Mir schien, als ob ich immer mehr dazu käme zu zweifeln, je länger ich meine Theorie vertheidigte. Aber nein, über das Beweismittel des sibirischen Treibholzes läßt sich nicht hinwegkommen.

Aber wenn wir uns dennoch auf falscher Fährte befinden, was dann? Nur enttäuschte menschliche Hoffnungen, weiter nichts. Und selbst wenn wir umkommen, was liegt daran in den unendlichen Kreisen der Ewigkeit?

Donnerstag, 9. November. Heute maß ich Temperaturen und sammelte Wasserproben in Tiefen von je 10 Meter von der Oberfläche bis zum Grunde. Die gesammte Wassertiefe betrug 53 Meter. Eine außergewöhnlich gleichmäßige Temperatur von — 1,5° C., durch alle Schichten. In derselben geographischen Breite habe ich dies schon früher beobachtet. Also ist es nur Polarwasser hier?

Es herrscht wenig Eisdruck; heute Morgen war etwas Neigung dazu, ebenso heute Abend um 8 Uhr; auch später, während wir Karten spielten, gab es einige Pressungen.

Freitag, 10. November. Heute Morgen nahm ich Untersuchungen der gestrigen Wasserproben mit Thornöe's elektrischem Apparat vor; sie waren hoffnungslos. Es muß dabei absolute Stille an Bord herrschen; die Leute sind sämmtlich aufs dringendste gewarnt, sie schleichen auf den Fußspitzen umher und sprechen miteinander nur im leisesten Flüsterton. Aber im nächsten Augenblicke beginnt jemand an Deck zu hämmern oder im Maschinenraum zu feilen, worauf

sofort die Commandostimme des Chefs ertönt und Stille gebietet. Diese Untersuchungen werden nämlich mittels eines Telephons angestellt, durch welches man ein sehr schwaches Geräusch hört, das langsam abstirbt; der Augenblick, in welchem es aufhört, muß genau festgestellt werden.

Ich finde hier auf dem ganzen Wege bis zum Grunde merkwürdig wenig Salz im Wasser; es muß mit dem Süßwasser der sibirischen Flüsse vermischt sein.

Heute Morgen war etwas Eisdruck, der fast bis gegen Mittag anhielt; aus mehreren Richtungen hörten wir das Getöse. Nachmittags hatte das Eis sich vollständig gelockert, und es befand sich eine große Oeffnung an der Backbordseite des Schiffes. Um $7\frac{1}{2}$ Uhr begann eine ziemlich starke Eispressung, bei welcher das Eis gegen die Schiffsseite krachte, aber an derselben zermalmt wurde. Gegen Mitternacht hörten wir im Süden das Getöse des Packeises.

Sonnabend, 11. November. Im Laufe des Tages hatten wir etwas Eisdruck.

Das neugebildete Eis ist ungefähr 40 Centimeter dick, oben hart, unten aber locker und porös. Dieses Eis hat sich in der Nacht vom 27. auf den 28. October zu bilden begonnen, ist also in 15 Tagen 40 Centimeter dick gefroren. Nach meinen Beobachtungen ist es in der ersten Nacht 8 Centimeter und in den drei ersten Nächten zusammen 13 Centimeter dick geworden, sodaß es zu den letzten 26 Centimetern zwölf Tage gebraucht hat.

Selbst diese kleine Beobachtung dient zum Beweise dafür, daß das Wachsthum des Eises sehr leicht vor sich geht, solange die Kruste nur dünn ist, aber mit der zunehmenden Stärke der letztern immer geringer wird, bis es, wie wir später beobachtet haben, bei einer gewissen Dicke ganz aufhört.

Seltsam, daß der Eisdruck heute fast den ganzen Tag angehalten hat. Von der frühern Regelmäßigkeit der Lockerungen keine Spur.



Aquarellskizze von Fridtjof Nansen. *F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.*

IN DER POLARNACHT.

(24. Nov. 1893.)

Mondring mit Nebenmonden und Andeutung horizontaler Achsen. Oben wird der Ring vom umgekehrten Lichtbogen berührt. Wo der Ring und die vom Monde ausgehende vertikale Achse den Horizont treffen, entstehen Lichtfelder.

Sonntag, 19. November. Unser Leben verlief seit dem 11. November in der gewöhnlichen monotonen Weise. Der Wind wehte während der ganzen Woche stetig aus Süden, heute ist aber leichte Brise aus Nordnordwest.

Wir hatten mehreremal Eispressungen und hörten das Geräusch derselben im Südosten. Abgesehen davon war das Eis, das sich dicht um das Schiff herum geschlossen hat, ungewöhnlich ruhig. Seit dem letzten starken Eisdruck hat sich wahrscheinlich 3—6 Meter dickes Eis unter uns zusammengeschoben.*

Scott-Hansen hat heute eine Beobachtung ausgerechnet, die er vorgestern angestellt hatte, und überraschte uns mit der willkommenen Nachricht, daß wir seit dem 8. November 44 Minuten nach Norden in etwas östlicher Richtung zurückgelegt hätten.

Wir befinden uns jetzt auf 78° 27′ nördlicher Breite und 139° 23′ östlicher Länge; das ist östlicher, als wir bisjetzt gewesen sind. Um alles in der Welt laßt uns nur so fortfahren, wie wir jetzt gehen!

Die „Fram" ist ein warmer, gemüthlicher Aufenthaltsort. Ob das Thermometer 5° oder 30° unter dem Nullpunkt steht, wir haben kein Feuer im Ofen. Die Ventilation ist ausgezeichnet, besonders seitdem wir das Luftsegel aufgezogen haben, das geradezu die Winterkälte durch den Ventilator hinabtreibt. Trotzdem sitzen wir hier warm und behaglich und haben nur eine Lampe brennen.

Ich gehe daher mit dem Gedanken um, den Ofen ganz fortnehmen zu lassen; er ist nur im Wege. Meine Berechnungen haben sich wenigstens so weit, als es sich um den Schutz gegen die Winterkälte handelt, als richtig herausgestellt.

Wir leiden auch nicht viel von der Feuchtigkeit. An einer oder zwei Stellen, namentlich hinten in der Kabine für vier Personen,

---

* Bei einer spätern Gelegenheit haben wir 9 Meter tief ins Eis hineingebohrt, ohne die untere Fläche desselben zu erreichen.

sammelt sie sich zwar und tropft herab, doch ist das nichts im Vergleich zu dem, wie es gewöhnlich auf andern Schiffen ist; würden wir den Ofen heizen, so würde sie ganz verschwinden. Sobald ich in meiner Kabine nur ganz kurze Zeit eine Lampe brennen gehabt habe, ist jede Spur von Feuchtigkeit fort.*

Meine Gefährten leisten im Ertragen der Kälte Außerordentliches. Bei einem Thermometerstande von 30° unter Null geht Bentsen, nur mit Hemd und Hose bekleidet, an Deck, um das Thermometer abzulesen.

Montag, 27. November. Der Wind ist vorherrschend südlich gewesen, zuweilen ein wenig östlich. Die Temperatur hält sich noch zwischen 25° und 30° C. unter Null; im Schiffsraum ist sie bis auf —11° gefallen.

Mehrfach war es mir aufgefallen, daß die Streifen des Nordlichts die Richtung des Windes verfolgten, gerade von dessen Ausgangspunkte am Horizonte her. Am Donnerstag Morgen, als wir nur sehr leichten Nordostwind hatten, wagte ich aus der Richtung der Streifen sogar vorherzusagen, daß er nach Südost herumgehen würde, was thatsächlich auch geschah.

Im ganzen haben wir in letzter Zeit viel weniger vom Nordlicht gesehen als zu Beginn unserer Drift. Jedoch war täglich etwas Nordlicht, wenn auch nur schwaches; heute Nacht ist es wieder sehr stark.

Während der letzten Tage hatte der Mond manchmal Ringe mit Nebenmonden und Achsen und anderen ziemlich merkwürdigen Erscheinungen. Wenn der Mond so niedrig steht, daß der Ring den Horizont berührt, bildet sich ein helles Lichtfeld, wo der letztere den Ring schneidet; ähnliche Lichtflächen bilden sich auch dort, wo die

---

* Als wir später, namentlich während des folgenden Winters, Feuer in den Oefen hatten, zeigte sich nirgends, weder im Salon noch in den kleinen Kabinen, eine Spur von Feuchtigkeit. Wenn irgendetwas auszusetzen war, so war es eher die zu große Trockenheit, da die Täfelung an den Wänden und dem obern Deck austrocknete und erheblich schwand.

lothrechte Achse des Mondes den Horizont trifft. Oft sieht man auch schwache Regenbogenfarben in diesen glänzenden Lichtfeldern.

Dem Horizont am nächsten war gewöhnlich Gelb die stärkste Färbung, die dann in Roth und später in Blau überging. Aehnliche Farben konnte man auch an den Nebenmonden unterscheiden. Manchmal sah man zwei große concentrische Ringe; dann konnte man vier Nebenmonde beobachten. Ferner habe ich ein Stück von einem neuen Ringe über dem gewöhnlichen gesehen, der jenen in der Horizontaltangente direct über dem Monde berührte. Wie allgemein bekannt ist, werden diese verschiedenen Ringgebilde um die Sonne, sowie auch um den Mond durch die Strahlenbrechung des Lichtes in den in der Luft schwebenden winzigen Eiskrystallen hervorgebracht.

Am 23. November erwarteten wir bei Vollmond und Springflut Eispressungen; allein das Eis blieb an diesem, sowie an mehrern folgenden Tagen ruhig. Am Nachmittage des Sonnabend, 25. November, hörten wir jedoch das ferne Getöse desselben von Süden her, und seitdem haben wir es jeden Tag aus derselben Richtung wieder vernommen.

Heute Morgen (27. November) war es sehr laut und kam allmählich näher. Um 9 Uhr war es ganz nahe bei uns, und heute Abend hörten wir es wieder in der Nähe. Es sieht jedoch aus, als ob wir jetzt aus der Rinne heraus wären, auf die sich die Eispressungen hauptsächlich beschränken. Vorher waren wir mitten darin. Rundherum ist das Eis ruhig.

Aller Wahrscheinlichkeit nach hat die letzte schwere Pressung das Eis rings um uns sehr stark zusammengeschoben, und die Kälte hat es dann zu einer dicken, starren Masse zusammengefroren, welche großen Widerstand leistet, während das schwächere Eis an anderen Stellen dem Drucke nachgibt.

Die Meerestiefe nimmt stetig zu, während wir nach Norden treiben.

Heute Abend hat Hansen die Beobachtung von vorgestern ausgerechnet und gefunden, daß wir auf 79° 11′ nördlicher Breite stehen. Das ist schön, so müßte es weiter gehen! Es ist der nördlichste Punkt, den wir bisjetzt erreicht haben, und heute sind wir vermuthlich noch nördlicher. Während der letzten Tage haben wir gute Fortschritte gemacht, und die zunehmende Tiefe scheint eine glückliche Veränderung in der Richtung unserer Drift anzudeuten.

Haben wir am Ende vielleicht doch den richtigen Weg gefunden? Wir treiben täglich etwa 5 Bogenminuten. Das Befriedigendste dabei ist, daß wir in neuerer Zeit, und besonders in den beiden letzten Tagen, nicht viel Wind gehabt haben; gestern hatte er nur eine Geschwindigkeit von 1 Meter in der Secunde, heute ist es ganz windstill, und doch hat die Tiefe in diesen Tagen um 40 Meter zugenommen. Mir scheint, daß hier trotz allem nördliche Strömung ist. Ohne Zweifel erwarten uns noch manche Enttäuschungen.

Dienstag, 28. November. Die Enttäuschung hat nicht lange auf sich warten lassen.

Entweder ist in der Beobachtung oder in Hansen's Rechnung ein Fehler, denn eine Jupiter-Höhe, die wir gestern Abend nahmen, zeigt uns, daß wir auf 78° 36′ nördlicher Breite stehen. Die heutige Lothung ergab 143 Meter Wasser oder ungefähr dasselbe Resultat wie gestern, und die Lothleine zeigte südwestliche Drift.

Wie ängstlich man auch streben mag, die Dinge mit philosophischem Gleichmuth aufzufassen, man kann doch nicht umhin, sich etwas gedrückt zu fühlen.

Ich versuche, Trost in einem Buche zu finden, und lasse mich ganz von den Lehren der Inder fesseln, von ihrem glücklichen Glauben an transscendentale Mächte, an die übernatürlichen Fähigkeiten der Seele und an ein zukünftiges Leben. O, wenn man jetzt nur ein wenig von einer übernatürlichen Macht zu fassen bekommen und die Winde zwingen könnte, immer aus Süden zu wehen!

Abends begab ich mich in ziemlich düsterer Gemüthsstimmung

auf Deck, wurde aber in dem Augenblicke, als ich heraustrat, wie festgebannt.

Da ist das Uebernatürliche für dich — das Nordlicht, das in unvergleichlicher Stärke und Schönheit in allen Farben des Regenbogens über den Himmel blitzt! Selten oder nie habe ich so glänzende Farben gesehen. Die vorherrschende war zuerst Gelb, das jedoch allmählich in Grün hinüberflackerte, worauf sich am untern Ende der Strahlen auf der Unterseite des Bogens ein strahlendes Rubinroth zu zeigen begann, das sich bald über den ganzen Bogen ausbreitete.

Und nun ringelte sich eine feurige Schlange vom fernen westlichen Horizont her am Himmel empor, immer heller und heller werdend. Sie spaltete sich in drei Theile, die zuerst alle in buntem Farbenspiel erglänzten. Dann wechselten die Farben. Die Schlange im Süden wurde beinahe rubinroth mit gelben Flecken, diejenige in der Mitte gelb, und diejenige im Norden grünlich-weiß. Zur Seite der Schlangen zuckten Strahlenbündel dahin, als ob sie durch den Aether gleich Wellen vom Sturmwind getrieben würden; sie schwankten hin und her, bald stark, bald wieder schwächer. Bis zum Zenith und über ihn hinaus bewegten sich die Schlangen.

Obwol ich nur dünn bekleidet war und vor Kälte zitterte, konnte ich mich doch nicht losreißen, bis das Schauspiel vorüber war und sich nur noch eine schwach erglühende feurige Schlange in der Nähe des westlichen Horizonts zeigte, wo es begonnen hatte. Als ich später wieder an Deck kam, hatten die Lichtmassen sich nordwärts fortbewegt und sich in unvollständigem Bogen über den nördlichen Himmel ausgebreitet. Wenn jemand aus den Naturerscheinungen geheimnißvolle Bedeutungen herauslesen will, hier bietet sich ihm sicherlich Gelegenheit dazu.

Die Beobachtung am heutigen Nachmittage zeigte uns, daß wir auf 78° 38′ 42″ nördlicher Breite sind. Das ist ein nichts weniger als rascher Fortgang.

Mittwoch, 29. November. Noch ein Hund ist heute zu Tode

gebissen worden: „Raeven“, ein hübsches, kräftiges Thier. Er wurde heute Abend hinter dem Heck des Schiffes todt und steif auf dem Eise gefunden, als wir die Hunde hereinholen wollten; „Suggen“ hielt wie gewöhnlich die Leichenwacht. Es sind Schufte, diese Hunde. Ich habe aber jetzt Befehl gegeben, daß sie stets von jemand bewacht werden sollen, wenn sie draußen auf dem Eise sind.

Donnerstag, 30. November. Das Loth zeigte heute eine Tiefe von 170 Meter, und es schien nach der Leine, als ob wir nach Nordwest trieben. Es ist fast sicher, daß wir jetzt weiter nördlich getrieben sind. Unsere Hoffnungen steigen, und das Leben sieht sich wieder heller an.

Meine Stimmung gleicht einem Pendel, wenn man sich ein solches Instrument vorstellen kann, das allerhand unregelmäßige Schwingungen hin und her ausführt. Es nützt nichts, wenn man versucht, die Dinge philosophisch aufzufassen, denn ich kann nicht leugnen, daß die Frage, ob wir mit Erfolg oder ohne Erfolg zurückkehren werden, mich tief berührt.

Es ist sehr leicht, mich mit den allerunbestreitbarsten Gründen davon zu überzeugen, daß es darauf ankommt, die Expedition, ob erfolgreich oder nicht, durchzuführen und wohlbehalten wieder nach Hause zu kommen. Ich konnte nichts anderes thun, als sie unternehmen, denn mein Plan war derart, daß ich fühlte, er müsse gelingen, und deshalb war es meine Pflicht, den Versuch zu machen. Aber, wenn er nicht gelingt, ist dann das auch meine Sache? —

Ich habe meine Pflicht erfüllt, ich habe alles gethan, was sich thun ließ, und kann mit gutem Gewissen zu dem friedlichen Glücke, das ich daheim verlassen habe, zurückkehren. Was kann es ausmachen, wenn der Zufall, oder welchen Namen man ihm sonst geben will, den Plan gelingen läßt und unsere Namen unsterblich macht oder nicht? Der Werth des Planes bleibt derselbe, mag der Zufall uns lächeln oder uns zurücktreiben. Und die Unsterblichkeit? Glück ist das einzige, was wir ersehnen, und dieses ist hier nicht zu finden.

Alles dies kann ich mir tausendmal wiederholen; ich kann mich dahin bringen, aufrichtig zu glauben, daß mir alles gleichgültig ist. Nichtsdestoweniger aber wechselt die Stimmung bei mir wie die Wolken am Himmel, je nachdem der Wind aus dieser oder jener Richtung weht, die Lothungen zunehmende Tiefe zeigen oder nicht und die Beobachtungen eine nördliche oder südliche Drift ergeben. Wenn ich an die vielen Leute denke, die an uns glauben, an Norwegen, an alle die Freunde, die uns ihre Zeit, ihr Vertrauen und ihr Geld schenkten, dann regt sich der Wunsch in mir, daß sie nicht enttäuscht werden möchten, und ich werde traurig, wenn unser Fortgang nicht derartig ist, wie wir erwartet hatten. Und sie, die mir das größte Opfer brachte, verdient sie, daß ihr Opfer vergebens gebracht worden ist? Nein, wir müssen und wollen Erfolg haben!

Sonntag, 3. December. Wieder ist es Sonntag mit seiner Friedensstimmung und mit der Erlaubniß, sich im Traume eines glücklichen Tages zu freuen und die Stunden ohne Gewissensbisse müßig hinzubringen.

Heute erreichten wir mit mehr als 250 Meter Leine keinen Grund. Die Drift war nordöstlich. Nach der gestrigen Beobachtung befinden wir uns auf 78° 44′ nördlicher Breite, d. h. 5 Minuten nördlicher als am Dienstag. Es geht schrecklich langsam, aber es geht wenigstens vorwärts, und vorwärts müssen wir, darüber kann gar keine Frage sein.

Dienstag, 5. December. Heute ist der kälteste Tag, den wir bisjetzt gehabt haben, mit einem Thermometerstande von — 35,7° C. und schneidendem Winde aus Ostsüdost. Die Beobachtung am Nachmittage ergibt 78° 50′ nördliche Breite, das ist 6 Minuten nördlicher als am Sonnabend oder täglich zwei Minuten. Nachmittags hatten wir großartiges Nordlicht, glänzende Bogen über das ganze Himmelsgewölbe von Ost nach West. Aber als ich abends an Deck kam, war der Himmel bezogen, und es schien nur ein einziger Stern durch den

Wolkenschleier — der Heimatstern. Wie ich ihn liebe! Er ist der erste, den meine Augen suchen, und er ist immer da und bescheint unsern Pfad. Es ist mir, als ob uns nichts Schlimmes zustoßen könnte, solange ich ihn dort sehe....

Mittwoch, 6. December. Heute Nachmittag barst das Eis hinten an der Steuerbordseite, und heute Abend sehe ich, daß der Riß sich geöffnet hat. Wir können jetzt Eisdruck erwarten, da wir heute oder morgen Neumond haben.

Donnerstag, 7. December. Morgens um 5 Uhr schob sich das Eis etwa eine Stunde lang beim Heck zusammen. Ich lag in meiner Koje und hörte, wie es krachte und mahlte und tobte. Nachmittags trat wieder eine kleine Eispressung ein, doch war sie nicht der Rede werth. Vormittags keine Lockerung des Eises.

Freitag, 8. December. Eispressung heute Morgen von 7 bis 8 Uhr. Als ich nachmittags beim Zeichnen saß, wurde ich plötzlich durch ein Geräusch oder Gekrach erschreckt. Es schien gerade über meinem Kopfe zu sein und klang, als ob große Eismassen aus der Takelung auf das Deck über meiner Kabine gefallen seien. Jeder springt auf und wirft irgendein Extrakleidungsstück über; wer ein Mittagsschläfchen gehalten hat, fliegt aus der Koje bis mitten in den Salon und verlangt laut zu wissen, was passirt sei. Pettersen stürzt in solch wilder Eile die Kajütstreppe hinauf, daß er die Thür aufsprengt und sie dem Steuermann ins Gesicht schlägt, der gerade vor ihr steht und „Kvik“ zurückhält, die in ihrem Schrecken ebenfalls von ihrem Lager im Kartenzimmer geflüchtet ist, wo sie ihre Niederkunft erwartet.

An Deck konnten wir weiter nichts gewahren, als daß das Eis in Bewegung war und langsam zu sinken und vom Schiff sich zu entfernen schien. Heute Morgen und gestern hatten sich große Haufen unter dem Heck zusammengeschoben. Die Explosion war wahrscheinlich durch einen heftigen Eisdruck entstanden, der das Eis längs der Seiten des Schiffes plötzlich gelöst hatte, wodurch dieses eine starke Schlag-

seite (Neigung) nach Backbord bekommen hatte. Krachen von Holz war nicht zu hören; was es also auch sein mochte, die „Fram“ konnte nicht beschädigt sein. Aber es war kalt, und wir schlichen wieder hinunter.

Als wir gegen 6 Uhr beim Abendessen saßen, begann plötzlich das Eispressen. Das Eis krachte und brüllte ganz nahe bei uns an den Schiffsseiten entlang so sehr, daß wir keine richtige Unterhaltung mehr führen konnten; wir mußten schreien. Mitten in dem Lärm vernahmen wir von dem Harmonium dann und wann einen oder zwei Töne aus Kjerulf's Melodie: „Das Lied der Nachtigall ließ mich nicht schlafen.“ Nordahl hatte nicht so unrecht, als er bemerkte, es würde viel angenehmer sein, wenn der Eisdruck seine Thätigkeit auf den Bug beschränken wollte, anstatt uns hier hinten zu belästigen. Der Wirrwarr draußen dauerte ungefähr zwanzig Minuten, dann war alles still.

Im Laufe des Abends kam Scott-Hansen herunter, um eine wirklich merkwürdige Erscheinung des Nordlichts zu melden.

Der Widerschein des Lichtes spielte überall auf dem Eise, und das Deck war hell beleuchtet. Der ganze Himmel glühte davon, war aber am hellsten im Süden, in welcher Richtung schwankende Feuermassen hoch hinauf loderten. Später kam Scott-Hansen nochmals, um zu berichten, daß das Nordlicht jetzt ganz außerordentlich schön sei.

Es war in der That so. Die glühenden Feuermassen hatten sich in glänzende vielfarbige Streifen getheilt, die sich im Süden wie im Norden über den Himmel wanden und durcheinander verschlangen. Die Strahlen funkelten in den reinsten, krystallklaren Regenbogenfarben, hauptsächlich in Violett-Roth oder Karmin und im hellsten Grün. Sehr oft waren die Strahlen des Bogens am Ende roth, verwandelten sich höher hinauf in funkelndes Grün, das ganz oben dunkler wurde, und gingen in Blau oder Violett über, ehe sie im Blau des Himmels verschwanden. Oder auch die Strahlen in ein und demselben Bogen verwandelten sich von Hellroth in Hellgrün

und schwankten hin und her, wie vom Sturme getrieben. Es war eine endlose Phantasmagorie von funkelnden Farben und übertraf alles, was man sich nur denken kann.

Manchmal erreichte das Schauspiel einen solchen Höhepunkt, daß einem der Athem stillstand; man glaubte, daß irgendetwas Außergewöhnliches eintreten, daß zum mindesten der Himmel einstürzen müsse. Aber während man noch in athemloser Erwartung dasteht, sinkt mit einem mal die ganze Erscheinung gleichsam mit einigen raschen, leichten Läufen auf der Tonleiter in das leere Nichts zusammen.

Eine solche Entwickelung hat etwas höchst Undramatisches an sich, aber alles geschieht mit solch Vertrauen erweckender Sicherheit, daß man es nicht übel nehmen kann. Man fühlt sich in Gegenwart eines Meisters, der sein Instrument völlig beherrscht. Mit einem einzigen Bogenstrich steigt er von der Höhe der Leidenschaft leicht und elegant zu ruhigen, alltäglichen Weisen hinab, um sich mit einigen weitern Strichen wieder in die Leidenschaft hineinzuarbeiten.

Ab und zu scheint es, als ob er den Versuch mache, uns zu äffen und zu necken. Wenn wir, von 35° C. Kälte getrieben, im Begriff stehen, hinunterzugehen, erzittern wieder solch herrliche Töne über die Saiten, daß wir stehen bleiben, bis uns Nase und Ohren erfroren sind.

Als Finale gibt es ein stürmisches Feuerwerk in allen Farbentönen, ein solches überall loderndes Feuer, daß man jede Minute erwartet, alles unten auf dem Eise zu sehen, weil am Himmel kein Platz mehr dafür ist.

Aber ich halte es nicht länger aus. Dünn bekleidet, ohne geeignete Mütze und ohne Handschuhe, habe ich kein Gefühl mehr im Körper und in den Gliedern, und ich krieche daher wieder hinunter.

Sonntag, 10. December. Ein neuer friedlicher Sonntag. Im

englischen Kalender ist für diesen Tag als Motto angegeben: „Derjenige ist glücklich, dessen Verhältnisse zu seinem Charakter passen; doch der zeichnet sich noch mehr aus, der seinen Charakter allen Verhältnissen anpassen kann." (Hume.) Sehr wahr, und genau die Philosophie, die ich in diesem Augenblick befolge. Ich liege beim Lichte der elektrischen Lampe auf meinem Bett, esse Kuchen und trinke Bier, während ich mein Tagebuch schreibe; dann nehme ich ein Buch, um zu lesen und zu schlafen.

Die Bogenlampe beschien heute wie eine Sonne eine frohe Gesellschaft. Jetzt ist es keine Plage mehr für uns, auf unsern schmutzigen Karten Coeur von Carreau zu unterscheiden. Wunderbar, welche Wirkung das Licht ausübt! Ich glaube, ich werde noch Feueranbeter; es ist seltsam genug, daß die Feueranbetung in den Polarländern nicht vorkommt.

An Bord erscheint eine Zeitung; sie heißt „Framsjaa"*. Unser Doctor ist der unverantwortliche Redacteur.

Die erste Nummer wurde heute Abend laut vorgelesen und gab Anlaß zu großer Heiterkeit. Der Inhalt war unter anderm:

Winter im Eise.

(Beitrag für die jugendliche „Framsjaa".)

Fern im eis'gen Norden liegt ein Schiff in Ruh, Jungens,
Masten, Segel, Rahen deckt das Eis fast zu, Jungens;
Aber kommt man 'ran,
Höret man alsdann,
Daß an Bord herrscht Leben noch und Fröhlichkeit, Jungens.
Wer mag das wol sein,
Sich dort zu erfreu'n?
Fridtjof Nansen ist's und seine braven Leut', Jungens.

* Nach dem Titel der allbekannten Zeitschrift „Kringsjaa" gebildet, was „Ein Blick in die Runde" oder „Rundschau" bedeutet. „Framsjaa" könnte mit „Ausguck von der Fram" übersetzt werden.

Abends hört man nichts als hellen Gläserklang, Jungens,
Bei den schmier'gen Karten wird die Zeit nicht lang, Jungens,
Will er „reizen" nicht,
Nordahl ins Gesicht
Sagt zu Bentsen, er sei dumm gleich einem Rind, Jungens.
Bentsen, der nicht faul,
Hält auch nicht das Maul,
Sondern ruft dasselbe Wort ihm zu geschwind, Jungens.

Unter denen, die sehr eifrig sind beim Spiel, Jungens,
Ist auch Heika*, der durch Größe stets auffiel, Jungens;
Er und Lars, sein Freund,
Würden, wie es scheint,
Um das Leben spielen, wär's nicht gar zu schön, Jungens;
Amundsen jedoch,
Der nie spielte noch,
Sieht sie traurig an, um dann zu Bett zu gehn**, Jungens.

Sverdrup, Blessing, Hansen und auch unser Mohn***, Jungens,
Spiel'n Mariage, als wär's ihre Profession, Jungens,
Und die Zeit verrinnt
Ihnen sehr geschwind,
Bis der Astronome sagt: „Ach, Mohn, komm' mit mir nun", Jungens,
Denn des Nordens Licht
Wartet auf uns nicht,
Und wir beide haben draußen noch zu thun", Jungens.

Einen Arzt auch hat man auf der wackern „Fram", Jungens,
Dessen Kunst noch keiner je in Anspruch nahm, Jungens;
Er hat nichts zu thun,
Als sich auszuruh'n,
Weil ein jeder kräftig ist, stark und gesund, Jungens.
„Nicht nach meinem Sinn
Ist's", sagt er, „drum bin
Redacteur der Zeitung ich von dieser Stund", Jungens. —

Warnung!!!

Ich halte es für meine Pflicht, das Publikum vor einem wandernden Uhrmacher zu warnen, der in neuester Zeit in der Nachbarschaft die Runde macht,

---

* Mit diesem Namen wurde an Bord Peder Hendriksen gewöhnlich gerufen.

** Anspielung darauf, daß Amundsen das Kartenspiel mehr als alles auf der Welt haßte. Er nannte die Karten „das Gebetbuch des Teufels".

*** Scherzname unsers Meteorologen Johansen. Professor Mohn ist ein hervorragender norwegischer Meteorologe.

Uhren zur Reparatur abholt, aber sie ihren Eigenthümern nicht zurückbringt. Wie lange will man das unter den Augen der Behörden noch so weiter gehen lassen?

Das Signalement des Uhrmachers ist: Größe: mittel; Haare: blond; Augen: grau; Bart: brauner Vollbart; runde Schultern und im allgemeinen leidendes Aussehen. **A. Juell.***

Die vorstehend bezeichnete Person war gestern auf unserm Bureau und fragte um Arbeit nach. Wir halten es daher für angebracht, dem Signalement noch folgende Einzelheiten hinzuzufügen:

Die Person geht gewöhnlich mit einer Meute Köter an den Fersen und kaut eifrig Taback, und ihr Bart scheint darunter zu leiden. Das ist alles, was wir mitzutheilen haben, da wir uns weder für berechtigt noch für berufen hielten, ihr auf die Zähne zu fühlen. Anmerkung der Redaction.

Die gestrige Beobachtung versetzte uns auf 79° 0′ nördlicher Breite und 138° 14′ östlicher Länge. Endlich waren wir also wieder so weit nördlich gekommen, wie wir Ende September gewesen waren. Die Drift nach Norden scheint jetzt stetig zu sein, zehn Minuten in vier Tagen.

Montag, 11. December. Heute Morgen machte ich einen weiten Ausflug nach Westen. Das Klettern über das zusammengeschobene Eis ist in der Dunkelheit eine schwere Arbeit und ungefähr so, als ob man zur Nachtzeit in einer Moräne von großen Felsblöcken umherklettert. Einmal that ich einen Fehltritt, fiel vornüber und verletzte mich am rechten Knie.

Es ist mild, nur — 23° C.

Heute Abend hatte das Nordlicht ein merkwürdiges Aussehen — wie weiße, glänzende Wolken, die, wie ich anfänglich meinte, vom Monde beleuchtet sein müßten, indeß hatten wir noch keinen Mond. Es waren leichte cumuli oder cirro-cumuli, die sich in einen hellglänzenden makrelenfarbigen Himmel verwandelten.

Ich stand still und beobachtete sie so lange, als meine dünne Kleidung es zuließ; es war kein Zucken bemerkbar, kein Flammen-

* Diese Unterschrift erwies sich als gefälscht und gab Anlaß zu einem Rechtsstreit, der so lang und verworren war, daß der Raum nicht gestattet, einen Bericht darüber zu geben.

spiel, die Nordlichtwolken segelten ruhig dahin. Das Licht schien am stärksten im Südosten zu sein, wo man auch dunkle Wolken wahrnahm.

Hansen erzählte, es habe sich später wieder nach dem nördlichen Himmel hinüberbewegt; die Wolken kamen und gingen, und eine Zeit lang waren viele glänzend weiße — so weiß wie Lämmchen, wie er sagte — zu sehen, doch spielte kein Nordlicht hinter ihnen.

Im meteorologischen Journal finde ich für 4 Uhr nachmittags bemerkt:

„Schwaches Nordlicht im Norden; einige deutliche Abzweigungen oder Sprossen (sie sehen aus wie spitzenähnlich gekräuselte Bänder) an zerstreuten Stellen des Horizonts in Nordnordost.“

In seinem Nordlichtjournal beschreibt Hansen dasjenige des heutigen Abends folgendermaßen:

„Gegen 8 Uhr abends wurde ein Lichtbogen des Nordlichts beobachtet, der sich von Ostsüdost durch den Zenith nach Nordwest ausdehnte; er hatte die Stärke 3—4, am stärksten in Nordwest. Der Bogen breitete sich vom Zenith in einer Woge nach Süden aus. Um 10 Uhr war ein schwächeres Nordlicht am nördlichen Himmel; acht Minuten später dehnte es sich bis zum Zenith aus, und zwei Minuten danach ging ein breiter glänzender Bogen von Stärke 6 durch den Zenith. Nach zwölf Secunden schossen Flammenstrahlen vom Zenith nach östlicher Richtung.

„Während der nächsten halben Stunde war beständig Nordlicht, hauptsächlich in Streifen quer über den Zenith, in der Nähe desselben oder tiefer am südlichen Himmel. Die Beobachtung wurde um 10 Uhr 38 Minuten beendet. Die Intensität war 2, das Licht verbreitete sich über den südlichen Himmel.

„Während der ganzen Zeit waren Cumulus-Wolken von verschiedener Dichtigkeit zu sehen, die beim Beginn der Beobachtung im Südosten aufstiegen und gegen Ende derselben verschwanden; am dichtesten waren sie ungefähr 10 Minuten nach 10 Uhr. Zur Zeit,

als der breite glänzende Bogen durch den Zenith seine größte Lichtstärke hatte, erschienen die Cumulus-Wolken im Nordwesten ganz weiß, obwol wir in diesem Viertel keine Nordlichterscheinung zu entdecken vermochten. Gleichzeitig war die Widerspiegelung des Lichtes auf dem Eise eine ziemlich starke. Im Nordlicht erschienen die Cumulus-Wolken von dunklerer Farbe, fast wie das Grau der Wolle. Die Farben des Nordlichts waren gelblich, bläulich-weiß, milchig-blau."



Nordahl und Bleſſing ſpielen Karten.

Nach dem meteorologischen Journal war noch um Mitternacht Nordlicht am südlichen Himmel.

Dienstag, 12. December. Heute Morgen unternahm ich einen weiten Spaziergang nach Südosten. Das Eis ist dort ziemlich von derselben Beschaffenheit wie im Westen, zusammengeschoben und zu Haufen in die Höhe gepreßt, mit flachen Schollen dazwischen.

Am Abend begannen die Hunde auf Deck plötzlich großen Lärm zu machen, während wir sämmtlich eifrig beim Kartenspiel saßen, einige beim Whist, andere bei Mariage. Ich hatte keine Schuhe an und sagte daher, es soll ein anderer hinaufgehen und nachsehen, was los sei. Mogstad ging. Oben war der Lärm schlimmer und immer schlimmer geworden. Gleich darauf kam Mogstad zurück und berichtete, daß alle Hunde, die die Rehling nur erreichen könnten, hinaufgesprungen seien und in die Dunkelheit hinaus nach Norden bellten. Er sei sicher, es müsse sich dort irgendein Thier befinden, doch sei es vielleicht nur ein Fuchs, da er das Bellen eines solchen weit im Norden gehört zu haben glaube; ganz sicher sei er allerdings nicht. Nun, das mußte ein teufelsmäßiger Fuchs sein, der die Hunde dermaßen in Aufregung brachte!

Als der Lärm nicht aufhörte, ging ich schließlich selbst hinauf, gefolgt von Johansen. Wir schauten von verschiedenen Punkten lange und scharf in die Dunkelheit hinaus in der Richtung, in welcher die Hunde bellten, konnten aber nichts entdecken, was sich bewegte. Daß etwas da sein mußte, war ganz sicher, und ich zweifelte auch nicht, daß es ein Bär sei, weil die Hunde fast außer sich waren. „Pan" blickte mir mit einem ganz merkwürdigen Ausdruck ins Gesicht, als ob er mir etwas Wichtiges zu berichten habe, sprang dann auf die Rehling und bellte nach Norden.

Die Aufregung der Hunde war ganz merkwürdig; als damals der Bär ganz nahe an die Schiffsseite gekommen war, waren sie nicht so lebhaft gewesen. Ich gab mich aber zufrieden und bemerkte, daß wir nur einige Hunde loslassen und mit ihnen über das Eis nach Norden gehen wollten. Allein diese elenden Hunde wollen einen Bären nicht angreifen, und außerdem ist es so dunkel, daß wir kaum Aussicht hätten, ihn zu finden. Wenn es ein Bär ist, wird er wiederkommen. Wenn er so hungrig ist, wie gewöhnlich zu dieser Jahreszeit, wird er sich kaum von all dem guten Futter hier an Bord weit entfernen.



Cand. med. Blessing. Premierlieutenant der Marine Scott-Hansen. Kapitän Sverdrup.

Eine Kartenpartie im Salon.

Ich schlug die Arme ein paar mal zusammen, um mir ein wenig warm zu machen, und ging dann hinunter zu Bett, während die Hunde zu bellen fortfuhren, manchmal noch lauter als vorher.

Nordahl, der die Wache hatte, ging mehreremal nach oben, konnte aber keinen Grund für das Gebell entdecken. Als ich noch lesend im Bette lag, vernahm ich ein ungewöhnliches Geräusch; es klang, als ob Kisten über Deck geschleift würden, auch hörte ich Kratzen wie von einem Hunde, der hinaus will und hastig an einer Thür scharrt. Dabei fiel mir „Kvik“ ein, die im Kartenraum eingeschlossen war. Ich rief daher Nordahl im Salon zu, er möge lieber nochmals nach oben gehen und nachsehen, was dies neue Geräusch zu bedeuten habe. Er that dies, kam aber mit der Nachricht zurück, daß noch immer nichts zu sehen sei.

Es fiel mir schwer, einzuschlafen, und ich warf mich daher noch lange in meiner Koje umher. Als Peder die Wache bekam, befahl ich ihm, hinaufzugehen und das Luftsegel nach dem Winde zu drehen, um die Ventilation zu verbessern. Er war längere Zeit an Deck, um dies und jenes auszuführen, aber auch er wußte keine Ursache für die Unruhe, die die Hunde noch immer zeigten. Dann mußte er nach vorn gehen, wo er bemerkte, daß drei von den Hunden, die sich am nächsten beim Steuerbord-Fallreep befanden, fehlten. Er kam herunter und meldete es mir, und wir stimmten überein, daß dies möglicherweise der Grund der ganzen Aufregung sei. Indeß hatten die Hunde es sich sonst nie so sehr zu Herzen genommen, wenn einige von ihrer Schar davongelaufen waren.

Endlich schlief ich ein, doch hörte ich sie im Schlafe noch lange bellen.

Mittwoch, 13. December. Noch ehe ich heute Morgen völlig wach war, hörte ich schon die Hunde, die noch immer bellten und dies auch während der ganzen Dauer unsers Frühstücks fortsetzten. Wie ich glaube, hatte der Lärm die ganze Nacht hindurch angehalten.

Nach dem Frühstück gingen Mogstad und Peder hinauf, um die verwünschten Thiere zu füttern und auf das Eis zu lassen. Drei fehlten noch immer. Peder kam daher zurück und holte eine Laterne, weil er meinte, daß er recht gut einmal nachsehen könne, ob Spuren von Thieren zu finden seien. Jacobsen rief ihm noch nach, er solle lieber ein Gewehr holen, doch meinte er, er brauche keins.

Etwas später, als ich mich voller Sorge mit der Berechnung beschäftigte, wieviel Petroleum wir verbraucht hätten und wie kurze Zeit unser Vorrath noch ausreichen würde, wenn wir in der bisherigen Weise davon brauchten, hörte ich auf dem Kajütseingange plötzlich schreien: „Kommt mit einer Büchse!“

In einem Nu war ich im Salon, wo soeben Peder zur Thüre hineintaumelte und athemlos schrie: „Eine Büchse! Eine Büchse!“ Der Bär hatte ihn in die Seite gebissen.

Ich dankte Gott, daß es nichts Schlimmeres war. Als ich ihn in seinem Dialekt* sprechen hörte, glaubte ich, es handle sich um Leben und Tod. Ich ergriff eine Büchse, er eine zweite, und dann stürzten wir nach oben, der Steuermann mit der seinigen hinterdrein.

Es war nicht schwer zu bestimmen, nach welcher Richtung wir uns wenden sollten, denn von der Rehling an der Steuerbordseite hörten wir verworrenes Schreien menschlicher Stimmen und vom Eise unter dem Fallreep her den fürchterlichen Lärm und Aufruhr der Hunde. Ich reiße den Wergpfropfen aus der Mündung meiner Büchse heraus, hebe dann den Hebel am Schlosse auf und schiebe die Patrone hinein; der Fall war eilig. Aber zum Henker, am untern Ende saß ebenfalls ein Pfropfen. Ich zerrte und zerrte, konnte ihn aber nicht zu fassen kriegen.

Peder schrie: „Schießt doch, schießt doch! meins will nicht losgehen!“

Da stand er nun; das Schloß schnappte und schnappte, weil es

---

* Er sagte „ei borsja“ für „eine Büchse“ anstatt „en bosse“.

wieder voll gefrorener Vaseline war, während der Bär gerade unter uns dicht neben der Schiffsseite lag und an einem Hunde kaute. Neben mir stand der Steuermann, der ebenfalls an einem Wergpfropfen zerrte, den er in den Lauf hinabgeschoben hatte; ärgerlich warf er das Gewehr fort und schaute sich auf dem Deck nach einem Walroßspeer um, um den Bären damit zu erstechen.

Unser vierter Mann, Mogstad, hatte seine Patronen verschossen und schwang die leere Büchse und schrie, jemand solle den Bären erschießen.

Vier Männer, und darunter nicht ein einziger, der schießen konnte, obwol wir den Bären mit unsern Gewehrläufen hätten am Rücken kitzeln können. Scott-Hansen machte den fünften und lag in dem Durchgange nach dem Kartenraume, wo er mit dem Arm durch eine Ritze in der Thür nach Patronen langte; er konnte die Thür nicht öffnen, weil sich „Kvik's“ Lager dort befand.

Endlich kam Johansen und schickte dem Bären eine Kugel in den Pelz, die einigen Erfolg hatte. Das Ungethüm gab den Hund frei und ließ ein Brummen hören. Ein zweiter Schuß blitzte auf und traf das Thier an derselben Stelle, dann noch einer, worauf wir den weißen Hund, den der Bär in den Klauen gehabt hatte, aufspringen und davonrennen sahen, während die übrige Meute rundherum stand und bellte. Wieder fiel ein Schuß, da das Thier sich nochmals zu bewegen begann.

In diesem Augenblick flog auch der Pfropfen aus meiner Büchse heraus, worauf ich dem Bären eine letzte Kugel durch den Kopf jagte, um ganz sicher zu sein. Solange er sich bewegte, hatten die Hunde sich bellend um ihn gedrängt; nun er im Tode still lag, zogen sie sich furchtsam zurück. Wahrscheinlich dachten sie, es sei eine neue List ihres Feindes. Es war ein kleines, mageres, einjähriges Thier, das all diesen schrecklichen Aufruhr verursacht hatte.

Während der Bär abgehäutet wurde, wanderte ich in nord-

westlicher Richtung, um die Hunde zu suchen, die noch immer fehlten. Noch war ich nicht weit gekommen, als ich bemerkte, daß die mir folgenden Hunde eine nach Norden führende Fährte witterten und dorthin gehen wollten. Bald darauf zeigten sie Furcht, sodaß ich sie nicht dazu bringen konnte, weiter zu gehen, vielmehr hielten sie sich dicht an meiner Seite oder schlichen hinterdrein.

Während ich auf allen Vieren über das nichts weniger als ebene Packeis kroch, hatte ich die Büchse schußbereit. Dabei hielt ich beständig Ausguck nach vorn, meine Augen vermochten jedoch die Dunkelheit nicht sehr weit zu durchdringen. Ich konnte nur gerade noch die Hunde, die wenige Schritte von mir entfernt waren, als schwarze Schatten wahrnehmen, und erwartete jeden Augenblick, daß zwischen den Eishügeln vor mir eine ungeheuere Gestalt auftauchen und sich auf mich stürzen würde. Die Hunde wurden immer vorsichtiger; einer oder zwei setzten sich hin, dann aber fühlten sie vermuthlich, daß es eine Schande sein würde, mich allein gehen zu lassen, worauf sie mir langsam nachkamen.

Schreckliches Eis, über welches man sich einen Weg bahnen muß! Wenn man auf Händen und Knien weiter kriecht, ist das keine sehr geeignete Stellung zum Schießen, falls der Bär einen plötzlichen Angriff unternehmen sollte. Wenn er das aber nicht that oder die Hunde nicht anfiel, hatte ich keine Hoffnung, ihn zu bekommen.

Nunmehr gelangten wir auf flaches Eis, und es war klar, daß irgendetwas jetzt ganz in der Nähe sein mußte. Als ich weiter ging, sah ich gleich darauf einen dunkeln Gegenstand auf dem Eise vor mir, der einem Thier nicht unähnlich war. Ich beugte mich nieder: es war unser armer „Johansen's Freund“, ein schwarzer Hund mit weißer Schwanzspitze, in traurigem Zustande, steif gefroren. Daneben war noch etwas anderes Dunkles. Ich bückte mich nochmals und fand den zweiten der vermißten Hunde, einen Bruder des Leichenwächters „Suggen“. Dieser war noch fast unversehrt und

nur am Kopfe angefressen, war auch noch nicht ganz steif gefroren. Rundherum auf dem Eise schien Blut zu sein.

Ich schaute mich nach allen Richtungen um, vermochte aber nichts mehr zu entdecken. Die Hunde hielten sich in respectvoller Entfernung und starrten und witterten in der Richtung ihrer todten Gefährten. Bald darauf kamen einige von uns und holten die Kadaver der Hunde. Sie nahmen eine Laterne mit, um nach Bärenspuren zu suchen, für den Fall, daß einige große Burschen in Gesellschaft des kleinen Bären gewesen sein sollten.

Während wir über das Packeis kletterten, rief ich:

„Kommt hierher mit der Laterne, Bentsen; ich glaube, hier sehe ich Spuren."

Bentsen kam, und wir beleuchteten einige Vertiefungen im Schnee; es waren ganz sicher Spuren von Bärentatzen, aber von demselben kleinen Burschen.

„Seht mal, das Thier hat hier einen Hund hinter sich her geschleift."

Beim Lichte der Laterne konnten wir den blutgetränkten Pfad zwischen den Eishügeln verfolgen. Wir fanden auch die todten Hunde, aber keine Fußspuren, außer kleinen, die nach unserer aller Meinung von unserm jungen Bären herrühren mußten.

„Svarten", alias „Johansen's Freund", sah im Laternenlichte bös aus; Fleisch, Haut und Eingeweide waren fort, und es war nichts mehr übrig als die bloße Brust und das Rückgrat mit einigen Rippenstümpfen. Es war ein Jammer, daß der schöne starke Hund auf solche Weise enden mußte. Er hatte nur einen Fehler, er war ziemlich übellaunig.

Eine besondere Abneigung hatte er gegen Johansen, den er anbellte und dem er die Zähne zeigte, sobald derselbe an Deck kam oder nur eine Thür öffnete. Saß Johansen während dieser dunkeln Wintertage pfeifend im Mast oder in der Tonne, dann pflegte sein „Freund" ihm mit einem wahren Wuthgeheul von weit auf dem Eise her zu antworten.

Johansen beugte sich mit der Laterne hinab, um die Ueberreste zu betrachten.

„Freuen Sie sich, Johansen, daß Ihr Feind nun todt ist?“

„Nein, es thut mir leid.“

„Weshalb?“

„Weil wir uns nicht versöhnt haben, bevor er starb.“

Obwol wir noch nach weitern Bärenspuren suchten, fanden wir doch keine; wir nahmen daher die todten Hunde auf den Rücken und wandten uns wieder heimwärts.

Unterwegs erkundigte ich mich bei Peder, was eigentlich zwischen ihm und dem Bären passirt sei.

„Nun, sehen Sie“, sagte er, „als ich mit der Laterne daherkam, bemerkten wir in der Nähe des Fallreeps einige Blutstropfen, die aber ebenso gut von einem Hunde herrühren konnten, der sich verletzt haben mochte. Auf dem Eise unter dem Fallreep sahen wir Bärenspuren, worauf wir nach Westen aufbrachen, und mit uns die ganze Meute Hunde, die weit voranstürmte. Als wir uns eine Strecke vom Schiffe entfernt hatten, entstand plötzlich vor uns ein fürchterlicher Spektakel. Es dauerte nicht lange, so stürmte ein großes Thier, mit der ganzen Hundemeute um sich herum, gegen uns heran. Sobald wir sahen, was es war, machten wir kehrt und rannten, so schnell wir konnten, nach dem Schiffe zurück.

„Mogstad, sehen Sie, hatte Komager (Lappenschuhe) an und kannte den Weg besser, sodaß er vor mir beim Schiffe ankam. Ich konnte mit meinen großen Holzschuhen nicht so schnell fort, und in der Verwirrung gerieth ich gerade auf den großen Eishügel westlich vom Buge des Schiffes, wissen Sie. Dort drehte ich mich um und leuchtete zurück, um zu sehen, ob der Bär noch hinter mir sei, doch entdeckte ich nichts und lief weiter, bis ich eine Minute darauf infolge meiner glatten Holzschuhe zwischen den Hügeln platt auf dem Rücken lag.

„Rasch genug war ich wieder auf den Beinen, allein als ich auf

das flache Eis nahe am Schiffe gelangte, sah ich zur Rechten von mir etwas gerade auf mich zukommen. Erst dachte ich, es wäre ein Hund — man kann das im Dunkeln nicht so leicht erkennen, wissen Sie —; zu einem zweiten Gedanken hatte ich keine Zeit mehr, denn



Peder Hendriksen.

das Vieh sprang an mich heran und biß mich in die Seite. Ich hatte den Arm in dieser Weise — sehen Sie — gehoben, und daher faßte er mich hier, gerade in der Hüfte. Er brummte und zischte, während er biß."

„Was dachtet Ihr denn dabei, Peder?“

„Was ich dachte? Ich dachte, es sei alles aus mit mir. Was sollte ich machen? Ich hatte weder Gewehr noch Messer; ich nahm also die Laterne und gab ihm damit einen solch derben Schlag auf den Kopf, daß das Ding zerbrach und weithin über das Eis flog.



Peder schlägt dem Bären die Laterne an den Kopf.

„Im selben Augenblick, als er den Schlag fühlte, setzte er sich nieder und blickte mich an. Als er wieder aufstand, hatte ich schon Fersengeld gegeben; ich weiß nicht, ob er mich wieder fassen wollte, oder weshalb er sonst aufstand, jedenfalls sah er in diesem Moment einen Hund herankommen und verfolgte ihn, während ich an Bord gelangte.“

„Schriet Ihr, Peder?“

„Schreien? Ich schrie aus Leibeskräften.“

Das war gewiß wahr, denn er war ganz heiser.

„Aber wo war denn Mogstad während der ganzen Zeit?“

„Nun, sehen Sie, er hatte das Schiff lange vor mir erreicht, dachte aber gar nicht daran, hinunterzurennen und Lärm zu schlagen, sondern nahm seine Büchse von der Wand im Roof und meinte, er wolle die Sache allein besorgen. Aber sein Gewehr wollte nicht losgehen, und der Bär würde ein paar mal Zeit gehabt haben, mich ihm vor der Nase weg zu verspeisen.“

Wir befanden uns jetzt in der Nähe des Schiffes, wo Mogstad vom Deck aus den letzten Theil der Geschichte gehört hatte. Er wollte es nicht auf sich sitzen lassen und erklärte, daß er gerade die Fallreepstreppe erreicht habe, als Peder zu schreien begann. Er war hinaufgesprungen, aber dreimal wieder zurückgefallen, ehe er an Bord gelangen konnte, und hatte dann gerade noch Zeit, seine Büchse zu ergreifen, um Peder zu Hülfe zu eilen.

Als der Bär Peder verlassen hatte und sich gegen die Hunde gewendet hatte, war bald die ganze Meute wieder um ihn herum. Sofort machte er einen Sprung und brachte einen der Hunde unter sich, allein dann wandte sich die ganze Schar gegen ihn und sprang ihm auf den Rücken, sodaß er sich umdrehen mußte, um sich zu vertheidigen. Bald stürzte er sich auf einen andern Hund, worauf er wieder die ganze Meute gegen sich hatte, und so ging der Tanz hin und her auf dem Eise, bis sie wieder einmal nahe beim Schiffe waren. Dort stand einer der Hunde unter dem Fallreep und wartete darauf, an Bord zu gelangen; der Bär sprang auf ihn los, und da, an der Schiffsseite, hat den Schurken das Schicksal ereilt.

Bei der an Bord vorgenommenen Untersuchung zeigte sich, daß der Haken von „Svarten's“ Koppel ganz gerade herausgezogen war; bei „Gammelen“ war er durchgebrochen, bei dem dritten Hunde nur ein wenig verbogen; es sah nicht gerade aus, als ob der Bär dies

gethan hätte. Ich hegte die schwache Hoffnung, daß dieser Hund noch am Leben sein möchte; wir suchten zwar viel nach ihm, konnten ihn aber nicht finden.



Ivar Mogstad.

Alles in allem ist das eine beklagenswerthe Geschichte. Zu denken, daß wir ohne weiteres einen Bären hatten an Bord klettern lassen und drei Hunde auf einmal verloren hatten! Die Zahl unserer Hunde schwindet zusammen, wir haben nur noch 26.

Das war ein hinterlistiger Teufel von Bär, trotz seiner Kleinheit. Er war über das Fallreep an Bord geklettert, hatte eine davorstehende Kiste beiseitegeschoben, den am nächsten befindlichen Hund ergriffen und sich damit davongemacht. Als er die ersten Qualen seines Hungers gestillt hatte, war er zurückgekehrt und hatte sich Nummer Zwei geholt.

Wenn wir es ihm gestattet hätten, hätte er sein Verfahren fortgesetzt, bis das Deck von Hunden leer gewesen wäre. Dann würde er vermuthlich die Treppe hinuntergetappt sein und „mit kalter Hand" an der Küchenthür bei Juell angeklopft haben. Für „Svarten" muß es ein angenehmes Gefühl gewesen sein, als er in der Dunkelheit angebunden stand und den Bären zu sich heranschleichen sah.

Als ich nach dieser Bärengeschichte nach unten ging, sagte Juell, der in der Küchenthür stand, zu mir:

„Sie werden sehen, «Kvik» bekommt heute Junge; denn es ist bei uns an Bord immer so, daß die Ereignisse zusammentreffen."

Und wirklich, als wir abends im Salon saßen, kam Mogstad, der gewöhnlich als Hundeaufseher fungirt, und meldete die Ankunft des ersten. Bald stellte sich noch eins und dann noch eins ein. Diese Nachricht war wenigstens etwas Balsam für unsere Wunden.

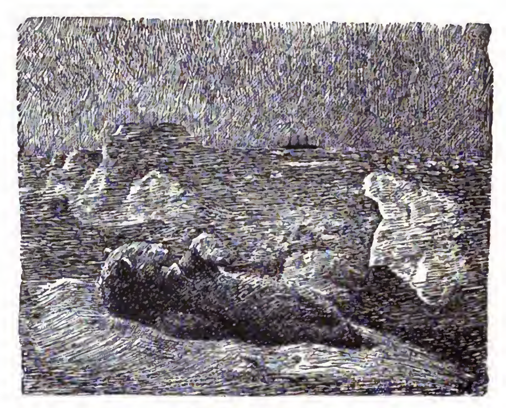
„Kvik" hat oben in dem Durchgange an der Steuerbordseite eine mit Pelz ausgefütterte schöne mollige Kiste erhalten, wo es so warm ist, daß sie schwitzt; wir hoffen, daß die Jungen trotz der 30° Kälte am Leben bleiben werden.

Heute Abend scheint es, als ob jeder ein wenig zögerte, unbewaffnet auf das Eis zu gehen. Wir holten daher unsere Bajonettmesser hervor, und auch ich versah mich mit einem derselben. Ich muß gestehen, ich war überzeugt gewesen, daß wir mitten im Winter so weit nördlich keine Bären finden würden. Auch ist mir auf meinen weiten Ausflügen auf dem Eise, bei denen ich auch nicht ein Federmesser bei mir hatte, niemals der Gedanke an die Möglichkeit gekommen, mit Bären zusammenzutreffen. Nach Peder's Er-

fahrungen scheint es aber besser zu sein, eine Laterne mitzunehmen, um die Bären damit zu schlagen. Fortan soll das lange Bajonettmesser mich begleiten.

Später wurde Peder oft damit geneckt, daß er so fürchterlich geschrien, als der Bär ihn ergriffen habe.

„Hm", sagte er, „kein Wunder; als ob es nicht mehr Leute gäbe, die ebenso laut gekreischt hätten. Ich mußte nach den Kerlen



Ein Nachtschwärmer.

schreien, die Angst hatten, den Bären zu erschrecken, und dabei so rannten, daß sie mit jedem Schritte sieben Meter zurücklegten."

Donnerstag, 14. December.

„Nun, Mogstad, wieviel junge Hunde habt Ihr jetzt?" fragte ich beim Frühstück.

„Es sind jetzt fünf."

Bald kam er aber wieder, um mir zu melden, daß es wenigstens zwölf seien.

Meiner Treu! Das ist ein schöner Ersatz für unsern Verlust. Und doch freuten wir uns beinahe ebenso sehr, als Johansen herunterkam und sagte, er habe den vermißten Hund weit weg im Nordwesten auf dem Eise heulen gehört.

Sofort gingen mehrere von uns hinauf, um zu horchen. Wir hörten ihn alle ganz gut, doch klang es, als ob er stillsitze und vor Verzweiflung heule. Vielleicht befand er sich vor einer Oeffnung im Eise und konnte nicht herüberkommen. Blessing hatte ihn während seiner Nachtwache ebenfalls gehört, doch war der Schall damals mehr aus südwestlicher Richtung gekommen.

Als Peder nach dem Frühstück die Hunde füttern wollte, war der Vermißte wieder da und stand am Fuße des Fallreeps, darauf wartend, an Bord zu gelangen. Er war hungrig und machte sich sofort über den Futtertrog her, war aber sonst wohl und gesund.

Abends kam Peder und berichtete, er habe bestimmt einen Bären sich herumbewegen und auf dem Eise scharren gehört; er und Pettersen hätten vernommen, wie er die Schneekruste fortgekratzt habe. Ich legte meinen „Päsk" (s. Seite 78) an, ergriff meine doppelläufige Büchse und begab mich an Deck, wo die ganze Mannschaft sich auf dem Hinterschiffe versammelt hatte und in die Dunkelheit hinausstarrte. Wir ließen „Ulenka" und „Pan" los und gingen dann in der Richtung, in der der Bär sein sollte.

Es war stockfinster, jedoch werden die Hunde die Spur schon finden, wenn irgendetwas da war. Hansen glaubte gesehen zu haben, daß um den Hügel bei dem Schiffe sich etwas bewegt habe. Wir sahen und hörten aber nichts, und da einige von den andern inzwischen ebenfalls auf das Eis gekommen waren und auch nichts entdecken konnten, kletterten wir an Bord zurück. Es ist erstaunlich, was für Töne man auf der großen stillen, von den funkelnden Sternen geheimnißvoll erleuchteten Fläche zu hören glaubt.

Freitag, 15. December. Heute Morgen sah Peder auf dem Eise hinter dem Schiffe einen Fuchs. Als später Mogstad mit den

Hunden draußen war, sah dieser ihn ebenfalls. Merkwürdig, dieses Erscheinen der Bären und Füchse jetzt, nachdem wir so lange nichts Lebendes gesehen haben. Als wir zum letzten mal einen Fuchs sahen befanden wir uns weit südlich von hier, vielleicht in der Nähe von Sannikoff-Land; sollten wir vielleicht wieder in die Nähe von Land gekommen sein?

Nachmittags besichtigte ich „Kvik's“ Junge. Es waren ihrer dreizehn; ein seltsames Zusammentreffen — dreizehn junge Hunde am dreizehnten December für dreizehn Mann. Fünf wurden getödtet; acht kann „Kvik“ ernähren, mehr könnte von Nachtheil für sie sein. Arme Mutter! Sie war so ängstlich wegen ihrer Jungen und wollte zu ihnen in die Kiste springen und sie uns fortnehmen. Man sieht auch, daß sie ganz stolz auf sie ist.

Heute Abend kam Peder und sagte, es müsse ein Geist auf dem Eise sein, denn er habe genau dieselben Geräusche von Gehen und Scharren gehört wie am Abend vorher. Es scheint also doch eine bevölkerte Gegend zu sein.

Einer am Dienstag vorgenommenen Beobachtung zufolge müssen wir uns ziemlich nahe an 79° 8′ nördlicher Breite befinden. Dies wären acht Minuten Drift in den drei Tagen seit Sonnabend; es wird immer besser.

Weshalb will es nicht schneien? Weihnachten ist nahe, aber was ist Weihnachten ohne Schnee, dicht fallenden Schnee? Während der ganzen Zeit, die wir getrieben sind, haben wir noch nicht einmal Schneefall gehabt. Die Stäubchen, die hin und wieder herabkommen, sind nichts.

O, der schöne weiße Schnee, der so sanft und still fällt und jeden harten Umriß mit einer reinweißen Schutzdecke mildert! Es gibt nichts Schöneres.

Diese schneelose Eisebene ist nackt und öde, ohne eine mildernde Decke. Die Spuren aller Kämpfe und Eispressungen treten hervor, als ob sie eben entstanden seien, rauh und beschwerlich für das Wandern dazwischen.

Liebe ist der Schnee des Lebens; sie senkt sich am tiefsten und sanftesten in die vom Kampfe verursachten Wunden, weißer und reiner als selbst der Schnee. Was ist das Leben ohne Liebe? Es ist wie das Eis, eine kalte, öde, zerrissene Masse, die der Wind forttreibt und spaltet und dann wieder zusammenzwängt, ohne etwas, um die offenen Risse zu bedecken, die Heftigkeit der Zusammenstöße zu mildern, die scharfen Kanten der zerbrochenen Schollen abzurunden — nichts, weiter nichts als kahles, zerrissenes Treibeis.

Sonnabend, 16. December. Nachmittags kam Peder geräuschlos in den Salon und erzählte, er habe allerhand Geräusche auf dem Eise vernommen. Nach Norden hin klänge es genau so, wie wenn Eis sich gegen Land zusammenschiebe; dann plötzlich käme ein solches Getöse durch die Luft, daß die Hunde aufsprängen und bellten.

Armer Peder! Man lacht über ihn, wenn er herunterkommt und von seinen vielen Beobachtungen berichtet, und doch ist nicht einer von uns so aufmerksam wie er.

Mittwoch, 20. December. Während ich beim Frühstück saß, kam Peder herbeigestürzt und schrie, er glaube, einen Bären auf dem Eise gesehen zu haben. Auch „Pan" sei, sowie man ihn losgelassen habe, fortgerannt. Ich sprang mit meiner Büchse auf das Eis, wo ich im Mondlicht mehrere Männer, aber keinen Bären sah. Es dauerte lange, bis „Pan" zurückkam; er hatte den Bären weit nach Nordwesten verfolgt. Wir fanden die Spur des Bären, der ganz nahe beim Schiff gewesen war.

Sverdrup und Schmied Lars haben nun zusammen eine große Bärenfalle angefertigt, die heute auf dem Eise aufgestellt werden soll. Da ich aber Sorge habe, daß in derselben mehr Hunde als Bären gefangen werden, so wurde sie an einem Galgen so hoch aufgehängt, daß die Hunde ein Stück Walfischspeck, das als Köder gerade in der Oeffnung der Falle befestigt ist, im Springen nicht mehr erreichen können. Sämmtliche Hunde verbringen jetzt den Abend

damit, daß sie von der Rehling aus dieses neue Machwerk anbellen, das sie im Mondschein da draußen auf dem Eise sehen.

Donnerstag, 21. December. Es ist merkwürdig, wie doch die Zeit vergeht! Nun haben wir schon den kürzesten Tag, obwol wir hier gar keinen Tag haben. Aber wir arbeiten uns wieder dem Licht und dem Sommer entgegen. Heute versuchten wir zu lothen und ließen 2100 Meter Leine auslaufen, ohne den Grund zu erreichen.

Mehr Leine haben wir nicht; was ist zu machen? Wer hätte aber auch ahnen können, daß wir so tiefes Wasser finden würden?

Den ganzen Tag sahen wir einen Lichtbogen am Himmel, dem Mond gegenüber; es ist also ein Mond-Regenbogen, aber ohne Farbe, soweit ich zu beobachten im Stande gewesen bin.

Freitag, 22. December. Vergangene Nacht schossen wir einen Bären. Jacobsen sah ihn während seiner Wache zuerst und schoß danach, worauf das Thier sich davonmachte. Dann kam er in die Kajüte und machte uns Mittheilung, worauf Mogstad und Peder an Deck gingen. Sverdrup wurde ebenfalls geweckt und kam etwas später nach.

Als sie auf Deck kamen, bemerkten sie den Bären wieder auf dem Wege nach dem Schiffe. Plötzlich bekam er aber auf dem Eise im Westen den Galgen mit der Falle in Sicht, worauf er sich dorthin wandte. Er betrachtete sich den Apparat ganz genau, erhob sich dann vorsichtig auf den Hinterbeinen und legte die rechte Tatze auf den Querbaum gerade neben der Falle, starrte zögernd den köstlichen Bissen an, schien aber die häßlichen Klappen rundherum durchaus nicht leiden zu können.

Mittlerweile war Sverdrup auf das Deck gestiegen und beobachtete ihn von dort im glitzernden Mondschein. Das Herz klopfte ihm; jeden Augenblick erwartete er, das Zuschnappen der Falle zu hören. Allein der Bär schüttelte argwöhnisch den Kopf, ließ sich langsam wieder auf alle Viere nieder, schnüffelte vorsichtig an dem



Sverdrup's Bärenfalle.

Draht herum, mit welchem die Falle versichert war, und ging dann an demselben entlang bis zu der Stelle, wo der Draht an einem großen Eisblock befestigt war.

Er ging rundherum und besah es sich, wie geschickt alles eingerichtet war; dann verfolgte er langsam den Draht zurück, erhob sich



Der Eisbär an der Falle.

wieder wie vorher, mit der Tatze auf dem Querbalken des Galgens, blickte lange auf die Falle und schüttelte wieder den Kopf, wobei er vermuthlich zu sich sagte:

„Diese hinterlistigen Kerle haben das ganz geschickt für mich ausgedacht.“

Dann nahm er den Marsch nach dem Schiffe wieder auf. Als er noch 60 Schritt vom Bug entfernt war, gab Peder Feuer; der Bär stürzte, sprang aber wieder auf und machte sich davon. Nun feuerten Jacobsen, Sverdrup und Mogstad, worauf er zwischen einigen Eishügeln zusammenbrach.

Er wurde sofort abgehäutet, doch fand man in dem Fell nur das Loch einer einzigen Kugel, die hinter den Schulterblättern durch den Körper gegangen war. Peder, Jacobsen und Mogstad schrieben sich jeder diese Kugel zu, Sverdrup gab seinen Anspruch auf, weil er zu weit nach dem Heck zu gestanden hatte.

Als Mogstad den Bären direct nach seinem Schusse fallen sah, rief er: „Die habe ich ihm gegeben“; Jacobsen schwört darauf, daß er ihn getroffen habe, und Bentsen, der den Zuschauer spielte, ist bereit, einen Eid darauf abzulegen, daß Peder's Kugel die That vollbracht habe. Der Streit über diesen wichtigen Punkt ist während des ganzen Verlaufs unserer Expedition nicht geschlichtet worden.

Wundervoller Mondschein. Eispressung in mehrern Richtungen. Heute haben wir unsern Vorrath an Schießbaumwolle und Kanonen- und Gewehrpulver auf Deck gebracht, weil es dort sicherer ist als im Raum. Im Falle eines Brandes oder eines andern Unfalles könnte eine Explosion im Raum vielleicht die Seiten des Schiffes hinaussprengen und uns in den Grund bohren, ehe wir noch Zeit hätten, uns umzudrehen. Etwas haben wir auf die Back gebracht, etwas auf die Brücke; von beiden Orten würde es sich rasch auf das Eis werfen lassen.

Sonnabend, 23. December. Heute ist, was wir in Norwegen „Kleiner Weihnachtsabend“ nennen.

Ich ging heute Morgen weit weg nach Westen und kam spät zurück. Ueberall hatte sich Eis zusammengeschoben, mit flachen Schollen dazwischen. Weit draußen traf ich eine neugebildete Rinne, wagte mich aber nicht über sie; das Eis war zu dünn.

Nachmittags versuchten wir als erste Weihnachtsunterhaltung eine

Eissprengung mit vier Prismen Schießbaumwolle. Mit einem der großen eisernen Bohrer, die wir zu diesem Zwecke mitgebracht hatten, wurde ein Loch gebohrt, in welches wir die Ladung mit dem Ende des elektrischen Leitungsdrahtes bis etwa einen Fuß unter die Oberfläche des Eises versenkten. Dann zogen wir uns zurück. Ein Druck auf den Knopf, ein dumpfer Knall, und Wasser und Eisstücke wurden hoch in die Luft geschleudert.

Obgleich die Sprengung 60 Meter entfernt stattfand, erhielt das Schiff doch einen so starken Stoß, daß alles an Bord erzitterte und der Reif von der Takelung herabgeworfen wurde. Die Explosion schlug ein Loch durch das $1^1/_3$ Meter dicke Eis, außerdem aber bildeten sich nur schmale Risse um das Loch herum.

Sonntag, 24. December. Weihnachtsabend. 37° C. Kälte. Glänzender Mondschein und die unendliche Stille der arktischen Nacht. Ich machte einen einsamen Spaziergang auf dem Eise. Der erste Weihnachtsabend, wie weit von der Heimat!

Nach der Beobachtung sind wir auf 79° 11′ nördlicher Breite; es findet jetzt keine Drift statt. Wir sind zwei Minuten südlicher als vor sechs Tagen.

Von diesem Tage sind im Tagebuche keine weitern Einzelheiten mitgetheilt; aber wenn ich an ihn zurückdenke, wie klar tritt alles wieder vor mich hin!

Es herrschte eine eigenthümlich gehobene Stimmung an Bord, die sonst bei uns durchaus nicht üblich war. Ein jeder beschäftigte sich in seinen geheimsten Gedanken mit der Heimat, allein die Kameraden sollten das nicht merken, und infolge dessen wurde mehr gescherzt und gelacht als sonst.

Alle Lampen und Lichter, die wir an Bord hatten, wurden angezündet, und jede Ecke im Salon und in den Kabinen wurde glänzend erleuchtet.

Die Verpflegung an diesem Feste übertraf natürlich die aller frühern Tage, denn Essen war das Einzige, womit wir Feste feiern

konnten. Das Diner war in der That ausgezeichnet und ebenso das Abendessen, nach dessen Beendigung ganze Berge von Weihnachtskuchen auf den Tisch kamen, die Juell während mehrerer Wochen fleißig gebacken hatte. Dann hatten wir den Genuß eines Glases Grog und einer Cigarre, da diesmal das Rauchen im Salon selbstverständlich erlaubt war.

Den Höhepunkt erreichte die Feier, als zwei Kisten mit Weihnachtsgeschenken herbeigebracht wurden, die eine von Scott-Hansen's Mutter, die andere von seiner Braut, Fräulein Fougner. Rührend war die kindliche Freude anzusehen, mit welcher jeder seine Gabe in Empfang nahm, mochte es nun eine Pfeife, ein Messer oder eine sonstige Kleinigkeit sein; man fühlte, daß es gleichsam eine Botschaft aus der Heimat sei.

Nachher wurden Reden gehalten, und dann erschien die „Framsjaa“ mit einer illustrirten Beilage, aus welcher ich nachstehend einige Proben gebe. Die Zeichnungen sind das Werk des berühmten arktischen Zeichners Huttetu. Die folgenden beiden Verse sind dem Gedichte entnommen, welches diesem Tage gewidmet war:

Wenn am Bug wie Mauern fest das Eis hier steht,
Kalt der Wind und schneidend übers Schneefeld weht,
Wenn das Schiff bewegt wird von der Strömung kaum,
Dann erscheint die Heimat lockend uns im Traum.

Mög' ihr Freude bringen heut das schöne Fest,
Auch das neue Jahr mög' bieten ihr das Best';
Uns schenk' es Geduld nur, die uns führt zum Pol
Und uns in die Heimat bringt gesund und wohl.

Es waren noch viele andere Gedichte, darunter eins, das die hauptsächlichsten Begebenheiten der letzten Wochen in folgender Weise schildert:

Wir trafen Bären an; die Hunde kriegten Junge;
Auch Kuchen buken wir, die schmeckten jeder Zunge.
Freund Hendriksen, der ist gewiß noch nie gefallen,
Selbst nicht, als ihn der Bär fast hatte in den Krallen.
Bei Mogstad das Gewehr hört man sehr oft versagen,
Und Jacobsen sieht man stets eine Lanze tragen.

Illustrationsproben aus der „Framsjaa".



1. Spaziergang der Nansen-Leute in Friedenszeiten, mit Sverdrup's Patent-Fußbekleidung.

Auch war da ein langes Lied, das als Thema den „Hunderaub" an Bord der „Fram" behandelte:

Der Hundevogt spazieren geht,
Kwidewidewit bum bum,
Nachts mit dem Harpunier noch spät,
Kwidewidewit bum bum.
Er trägt die Peitsche stets bei sich
Kwidewidewit juchheirassa,
Und schlägt die Hunde fürchterlich,
Kwidewidewit bum bum.

Nansengutta paa Krigsstien

2. Nansen-Leute auf dem Kriegspfade.
Unterschied der Fußbekleidung „Modell Sverdrup" und der der Lappländer.



3. Nansen-Leute noch immer auf dem Kriegspfade.

Der andre ist ein Mann des Lichts,
Kwidewidewit bum bum,
Gleich der Laterne gilt ihm nichts,
Kwidewidewit bum bum;
Er schildert gern, wie er voll List,
Kwidewidewit juchheirassa,
Dem Bären einst entkommen ist,
Kwidewidewit bum bum.

Als plötzlich einen Bär'n sie sehn,
Kwidewidewit bum bum —
Die Meute will vor Furcht vergehn,
Kwidewidewit bum bum —
Macht sich der Vogt rasch auf die Bein',
Kwidewidewit juchheirassa,
Der andre langsam hinterdrein,
Kwidewidewit bum bum.

u. s. w.

Unter den Anzeigen fanden sich folgende:

Fechtunterricht.

Infolge der Verschiebung unserer Abreise auf unbestimmte Zeit kann noch eine beschränkte Zahl von Schülern zum Unterricht sowol im Fechten als auch im Boxen angenommen werden.

Majakoff, Boxlehrer.
(Nächste Thür beim Doctor.)

Ferner:

Wegen Mangel an Platz steht Pumpengasse* Nr. 2 gegenwärtig infolge besonderer Vereinbarung eine Partie alter Kleidungsstücke zum Verkauf. Nachdem wiederholte Aufforderungen, sie zu entfernen, wirkungslos geblieben sind, bin ich gezwungen, in dieser Weise darüber zu verfügen. Die Kleidungsstücke sind vollständig frisch, da sie seit langer Zeit in Salz gelegen haben.

Nach dem Vorlesen der Zeitung kamen Instrumentalvorträge und Gesang, und es war schon spät in der Nacht, als wir das Lager aufsuchten.

Montag, 25. December. Weihnachten. Thermometer 38° C. unter Null. Ich unternahm in dem wundervollen Scheine des Vollmonds einen Spaziergang nach Süden, brach aber bei einem neuentstandenen Riß mit einem Bein durch das junge Eis und wurde durch und durch naß. Solch ein Unfall hat aber bei derartigem Frost sehr wenig auf sich; das Wasser erstarrt sofort zu Eis und macht einem nicht sehr kalt, vielmehr fühlt man sich bald wieder trocken.

Zu Hause werden sie jetzt viel an uns denken und uns viele mitleidige Seufzer weihen wegen all der Entbehrungen, die wir in dieser kalten, trostlosen Eisregion zu ertragen haben. Ich fürchte aber, ihr Mitgefühl würde sich abkühlen, wenn sie uns sehen, die bei uns herrschende Fröhlichkeit hören und Zeuge all unserer Behaglichkeit und unsers guten Muthes sein könnten. Ihnen kann es zu Hause kaum besser gehen. Was mich selbst anbetrifft, so habe ich noch niemals ein so sybaritisches Leben geführt und niemals so viel Grund gehabt, die Folgen zu fürchten, die es mit sich bringt. Man höre nur das Menu unsers heutigen Diners:

1. Ochsenschwanzsuppe.
2. Fischpudding mit Kartoffeln und geschmolzener Butter.
3. Renthierbraten mit Erbsen, französischen Bohnen, Kartoffeln und eingemachten Preiselbeeren.
4. Moltebeeren mit Sahne.
5. Kuchen und Marzipan (ein willkommenes Geschenk vom Bäcker der Expedition, den wir dafür segneten).

* Spitzname der Viermann-Kabine an der Steuerbordseite.

Und zu alledem das weitberühmte Ringnes=Bockbier. Ist das die richtige Art von Diner für Leute, die sich gegen die Schrecken der Polarnacht abhärten sollen?

Wir hatten sämmtlich so viel gegessen, daß das Abendessen ganz ausfallen mußte. Im Laufe des Abends wurde Kaffee servirt mit Ananas=Confect, Honigkuchen, Vanilleschnitten, Cocosnuß=Macronen und verschiedenen andern Kuchen, alles das Werk unsers ausgezeichneten Kochs Juell. Den Beschluß machten Feigen, Mandeln und Rosinen.

Um die Schilderung dieses Tages zu vervollständigen, möchte ich auch noch das Frühstück angeben: Kaffee, frischgebackenes Brot, herrliche dänische Butter, Weihnachtskuchen, Chester= und Holländerkäse, Zunge, Corned beef und Orangenmarmelade. Wenn man aber glaubt, daß dies ein besonders gutes Frühstück war, weil wir Weihnachten hatten, so irrt man sich; es war genau, was wir immer hatten, mit Ausnahme des Kuchens, der nicht zu unserer täglichen Kost gehörte.

Fügt man zu all diesen guten Dingen noch unser festgebautes, sicheres Wohnhaus, unsern behaglichen Salon, der von einer großen und mehrern kleinern Petroleumlampen erleuchtet wurde, wenn wir gerade kein elektrisches Licht hatten, die beständige Fröhlichkeit, das Kartenspiel und die große Menge von Büchern mit und ohne Illustrationen, die gute, unterhaltende Lektüre boten, und dann einen tüchtigen, gesunden Schlaf — was konnte man sich Besseres wünschen?

Aber, o Polarnacht, du bist wie ein Weib, ein wunderbar liebliches Weib!

Du besitzest die edeln, reinen Züge antiker Schönheit, aber auch ihre Marmorkälte. Auf deiner hohen, glatten Stirn, rein wie der klare Aether, ist keine Spur von Mitgefühl für die kleinen Leiden des verachteten Menschengeschlechts; auf deiner blassen, schönen Wange ist keine Spur von Gefühl. Deine in den Raum hinauswallenden

rabenschwarzen Locken sind vom Reife mit glitzernden Krystallen überstreut. Die stolzen Linien deines Halses, die Rundung deiner Schultern sind so edel, aber, ach, auch so unsagbar kalt; dein keuscher weißer Busen ist gefühllos wie schneebedecktes Eis.



Adolf Juell, unser Koch.

Rein, schön und stolz schwebst du durch den Aether über das gefrorene Meer, und dein aus Strahlen des Nordlichtes gewobenes Gewand breitet sich über das dunkle Himmelsgewölbe. Nur zuweilen ahne ich ein schmerzliches Zucken deiner Lippen, und aus deinen

Augen schaut traumverloren eine unendliche Traurigkeit. Hast auch du das Leben, des Südens warme Schönheit kennen gelernt? Oder ist es mein eigenes Sehnen, das sich hier widerspiegelt? O, wie müde bin ich deiner kalten Schönheit! Es verlangt mich, zum warmen, reichen Leben zurückzukehren.

Dienstag, 26. December. Zweiter Weihnachtstag. 38° C. unter Null. Es ist die größte Kälte, die wir bisjetzt gehabt haben. Heute unternahm ich einen weiten Gang nach Norden und fand einen von neu entstandenem Eis bedeckten großen See mit einer offenen Rinne in der Mitte. Das Eis schwankte unter meinen Schritten auf und nieder und verursachte eine Wellenbewegung in der Rinne.

Es war seltsam, den Mondschein wieder einmal zu sehen, wie er sich in den kohlschwarzen Fluten spiegelte; er rief die Erinnerung an wohlbekannte Scenen in mir wach. Ich folgte dem See weit hinauf. Da ich in dem nebeligen Lichte unter dem Monde die Umrisse hohen Landes zu sehen glaubte, ging ich immer weiter, bis sich letzteres schließlich als eine Wolkenbank hinter den aus dem offenen Wasser aufsteigenden mondbeschienenen Dünsten erwies. Von einem hohen Eishügel aus sah ich, daß der See sich so weit nach Norden ausdehnte, wie das Auge reichte.

Dasselbe üppige Leben wie gestern; ein Diner von vier Gängen. Um Cigaretten mit Pfeilen nach der Scheibe schießen, war die große Aufregung des heutigen Tages. Pfeile und Scheibe waren Johansen's Weihnachtsgeschenk von Fräulein Fougner.

Mittwoch, 27. December. Heute Nachmittag stellte sich wieder Wind ein, 6—8 Meter in der Secunde; die Windmühle dreht sich wieder, und die Bogenlampe erhellt uns aufs neue das Leben.

Johansen kündigte für den Abend „Großes Schießen bei elektrischem Licht und Freiconcert“ an. Schade für ihn, daß er es that, denn er und mehrere andere schossen, bis sie bankrott und bettelarm waren und einer nach dem andern das Schießen unter Zurücklassung seiner Cigaretten aufgeben mußte.

Donnerstag, 28. December. Dicht vor der „Fram“ befindet sich eine neugebildete breite Rinne, in der das Schiff quer liegen könnte.



Der Mond spiegelt sich in den kohlschwarzen Fluten.

Sie hat sich in letzter Nacht mit Eis bedeckt, in welchem sich heute leichter Eisdruck zeigte. Merkwürdig, wie gleichgültig wir gegen solche Eispressungen sind, die manchem frühern Polarforscher so große Sorge verursacht haben!

Wir haben auch nicht die allergeringste Vorbereitung für einen etwaigen Unfall getroffen, keine Lebensmittel an Deck, kein Zelt, keine Kleidung in Bereitschaft. Das mag wie Leichtsinn aussehen, jedoch ist in Wirklichkeit nicht die geringste Aussicht dafür vorhanden, daß der Eisdruck uns schaden könne; wir wissen jetzt, was die „Fram“ vertragen kann.

Stolz auf unser prachtvolles, starkes Schiff, stehen wir auf dem Deck und beobachten, wie das Eis gegen seine Seiten prallt, hier zermalmt und zerbrochen wird und unter ihm durchgehen muß, während neue Eismassen aus der Dunkelheit heranstürzen, nur um demselben Schicksal zu verfallen. Hier und dort erhebt sich unter betäubendem Getöse eine große Masse und wirft sich drohend gegen die Verschanzungen, um dann plötzlich wie das andere Eis zu versinken. Zu zeiten aber, wenn man in der gewöhnlich todtenstillen Nacht das Gebrüll der fürchterlichen Eispressung hört, kann man doch nicht umhin, sich der Unglücksfälle zu erinnern, die diese unbezähmbare Gewalt schon herbeigeführt hat.

Ich lese gerade die Geschichte von der Expedition Kane's (1853—55). Der Unglückliche! Er war jämmerlich ausgerüstet. Mir erscheint es als ein leichtsinniges, nicht zu rechtfertigendes Beginnen, mit einer solchen Ausrüstung aufzubrechen. Fast alle Hunde starben an schlechter Nahrung; alle Leute hatten aus demselben Grunde Skorbut, dazu kamen Schneeblindheit, Frostbeulen und allerhand anderes Elend.

Kane bekam eine gesunde, heilige Scheu vor der arktischen Nacht, worüber man sich nicht wundern wird. Er schreibt in seinem Werke:

„Ich fühle, daß wir den Kampf ums Dasein unter ungünstigen Umständen führen, und daß ein arktischer Tag und eine arktische Nacht den Menschen schneller und ernstlicher altern lassen als ein Jahr irgendwo sonst auf dieser mühseligen Welt.“

An einer andern Stelle schreibt er, es sei für civilisirte Menschen unmöglich, unter solchen Lebensbedingungen nicht zu leiden.

Das waren traurige, aber keineswegs einzig dastehende Erfahrungen. Ein englischer Polarforscher, mit welchem ich mich unterhalten habe, äußerte sich ebenfalls in sehr entmuthigender Weise über das Leben in den Polarregionen und bekämpfte mein gläubiges Vertrauen in die Möglichkeit, den Skorbut zu verhüten. Er war der Meinung, daß Skorbut unvermeidlich und noch keine Expedition ihm entgangen sei, wenn auch einige ihm einen andern Namen gegeben hätten; nach meiner Ansicht eine einigermaßen niederdrückende Auffassung der Dinge. Glücklicherweise bin ich aber in der Lage zu behaupten, daß diese Ansicht nicht gerechtfertigt ist, und ich bin neugierig, ob nicht beide Forscher anderer Ansicht würden, wenn sie hier wären.

Was mich selbst betrifft, so kann ich sagen, daß die arktische Nacht keinen alternden oder schwächenden Einfluß irgendwelcher Art auf mich ausgeübt hat: im Gegentheil, ich scheine jünger zu werden. Diese ruhige, regelmäßige Lebensweise bekommt mir außerordentlich gut, und ich kann mich keiner Zeit erinnern, in welcher ich mich in besserm Gesundheitszustand befand als gerade jetzt. Ich möchte diese Region als ein ausgezeichnetes Sanatorium für Fälle von Nervosität und allgemeiner Schwäche empfehlen. Das in aller Aufrichtigkeit.

Fast schäme ich mich des Lebens, das wir führen. Ohne alle jene so düster geschilderten Leiden der langen Winternacht, die von einer gehörig aufregenden arktischen Expedition unzertrennlich sein sollten. Wir werden darüber nichts zu schreiben haben, wenn wir wieder nach Hause kommen.

Dasselbe, was ich von mir gesagt habe, kann ich auch von meinen Gefährten behaupten: sie sehen sämmtlich gesund und wohlgenährt aus und erfreuen sich des besten Befindens; keins jener traditionellen blassen, hohlwangigen Gesichter, keine Niedergeschlagenheit. Niemand könnte darüber im Zweifel sein, wenn er das im Salon erschallende Gelächter hört, das Spielen mit den „schmierigen Karten“ (vgl. das Lied Juell's) beobachtet.

Aber woher sollte auch wol Krankheit kommen? Bei der aller-

besten Nahrung jeder Art, soviel wir Lust haben, und in solcher Mannichfaltigkeit, daß selbst der Wählerischste ihrer nicht überdrüssig würde; bei guter Wohnung, guter Kleidung, guter Ventilation, Bewegung in der freien Luft nach Belieben, keiner Ueberanstrengung bei der Arbeit; bei lehrreichen und amusanten Büchern jeder Art, Erholung bei Karten-, Schach-, Domino- und Halma-Spiel, bei Musik und Geschichtenerzählen — wie könnte da wol jemand krank werden? Hin und wieder höre ich eine Bemerkung, die vollständige Zufriedenheit mit unserm Leben kundgibt. Wahrlich, das ganze Geheimniß liegt in der vernünftigen Anordnung der Dinge, und namentlich darin, daß man vorsichtig mit der Nahrung ist.

Was meiner Ansicht nach eine besonders gute Wirkung auf uns ausübt, ist, daß wir alle zusammen in einem Salon leben, wo alles gemeinsam ist. Soviel ich weiß, ist dies das erste mal, daß ein solcher Versuch gemacht worden ist; aber er ist sehr zu empfehlen.

Einige der Leute klagen, wie ich höre, über Schlaflosigkeit, die allgemein als eine unvermeidliche Folge der arktischen Dunkelheit betrachtet wird. Soweit meine Person in Frage kommt, kann ich sagen, daß ich davon noch nichts gespürt habe; ich schlafe bei Nacht ganz vortrefflich. Ich glaube nicht recht an diese Schlaflosigkeit, aber ich gestatte mir auch kein Mittagsschläfchen, dem die meisten der andern sich hingeben. Wenn sie am Tage mehrere Stunden ruhen, so dürfen sie doch nicht erwarten, nachts ebenso gut zu schlafen. „Einen Theil seiner Zeit muß man wach sein", sagt Sverdrup.

Sonntag, 31. December. Der letzte Tag des Jahres ist gekommen. Es ist ein langes Jahr gewesen und hat vieles gebracht, Gutes und Schlimmes. Es begann mit Gutem, indem es mit Klein-Liv ein Glück so neu, so seltsam schenkte, daß ich anfänglich gar nicht daran glauben mochte. Aber hart, unsäglich hart war, was du brachtest, altes Jahr, als du mich fortführtest; kein Jahr hat mir schlimmere Pein verursacht als dieses. Und seitdem ist mir die ganze Zeit ein einziges sehnsüchtiges Verlangen gewesen.

Willst von Pein du frei sein und von Leid,
Darfst nichts lieben du allhier auf Erden.

Aber es gibt noch Härteres als sehnsüchtiges Verlangen! Alles, was gut und schön ist, kann in seinem Schutze gedeihen; alles würde vorbei sein, wenn wir aufhörten zu verlangen.

Endlich bist du doch abgethan, altes Jahr! Du hast uns nicht so weit gebracht, wie du hättest sollen; und doch hättest du es noch



Johansen und Scott-Hansen beim Halma-Spiel.

schlimmer machen können, du bist trotz alledem nicht so ganz schlecht gewesen. Sind nicht alle unsere Hoffnungen und Berechnungen gerechtfertigt worden, und treiben wir jetzt nicht gerade da, wo ich es gewünscht und gehofft hatte? Nur eins war verkehrt — ich habe nicht gedacht, daß die Drift in so vielen Zickzack-Zügen vor sich gehen würde.

Einen schönern Sylvesterabend hätte es nicht geben können. Das Nordlicht erstrahlt in wundervollen Farben und Lichtstreifen

über dem ganzen Himmel, namentlich aber im Norden. Tausende von Sternen funkeln zwischen dem Nordlicht am blauen Firmament. Nach allen Seiten dehnt sich das Eis endlos und schweigend in die Nacht hinaus; die reifbedeckte Takelung der „Fram“ hebt sich scharf und dunkel gegen den leuchtenden Himmel ab.

Im Salon war es lebendig. Die Zeitung wurde vorgelesen; sie enthält diesmal nur Verse, unter anderm folgendes Gedicht:

An das neue Jahr.

Dem alten Jahre ernst und eifrig nachzustreben,
Mußt du, mein Junge, dir recht viele Mühe geben;
Und kannst du dieses erst durch Thaten uns beweisen,
Dann werden wir dereinst ganz sicherlich dich preisen.
Wenn du uns weiter bringst, machst Freude du uns allen,
Doch liegen wir hier still, kann uns das nicht gefallen.
Im alten Jahr die Fahrt, fast kann als gut sie gelten,
Sei ihm darin nur gleich, sonst müssen wir dich schelten.
Und kommt heran die Zeit, befrei' uns aus dem Eise,
Dem festen, und verhilf uns zu dem großen Preise,
Denn hoffentlich sind wir, zu unserm Wohle,
Am nächsten Weihnachtsfest schon jenseits von dem Pole.

Im Laufe des Abends wurden wir mit Ananas, Feigen, Kuchen und Confect bewirthet, und gegen Mitternacht brachte Hansen Grog und Nordahl Cigarren und Cigaretten herbei.

In dem Augenblicke, als das Jahr zu Ende ging, standen wir alle auf, und ich mußte ein paar Worte sprechen: daß das alte Jahr trotz allem ein gutes gewesen sei, und daß ich hoffe, das neue würde nicht schlimmer ausfallen; daß ich ihnen für ihre gute Kameradschaft danke und überzeugt sei, daß unser Beisammensein in diesem Jahre ebenso behaglich und angenehm sein werde wie in dem verflossenen. Dann sangen sie die Lieder, die man uns bei den Abschiedsfesten in Christiania und Bergen gewidmet hatte:

O, wein' nicht, Mutter, ihnen gabst
Du selbst den Wunsch, zu schweifen
Fern von der Heimat, in Gefahr
Und Nacht herumzustreifen.



1. Scott-Hansen. 2. Johansen. 3. Nansen. 4. Pettersen. 5. Nordahl. 6. Amundsen. 7. Bentsen. 8. Juell. 9. Hendriksen. 10. Mogstad. 11. Jacobsen. 12. Blessing. 13. Sverdrup.

Anrede an die Gefährten.

Du wiesest nach dem offnen Meer,
Nach Norden zu entfalten
Die weißen Segel — jetzt kannst du
Nicht mehr zurück sie halten.
Ja, Mutter, deine Söhne sind's,
Stolz magst du auf sie schauen,
Trotz der Gefahren mannichfach
Kannst fest du auf sie bauen.
Und kommt der Tag, an dem die „Fram"
Zur Heimat kehret wieder,
Trotz Zähren werden tausendfach
Ertönen Jubellieder. E. N.

Darauf verlas ich den letzten Gruß, den wir in Tromsö erhalten hatten, ein Telegramm von Moltke Moe:

Auf der Fahrt recht viel Glück!
Wo auf See ihr auch seid,
Zeig' die Sonn' sich dem Blick
Helf' der Wind alle Zeit.
Möge öffnen das Eis
Ringsherum sich im Kreis,
Daß das Schiff seine Bahn
Immer fortsetzen kann,
Wenn auch gleich hinterher
Wieder zufriert das Meer.

Niemals fehl' euch Kraft, desgleichen
Wärme, Hoffnung und Proviant,
„Fram" wird dann den Pol erreichen,
Kehr'n zurück zum Heimatland.
Nochmals dir, den deinen allen
Auf der schweren Fahrt viel Glück!
Brausend Willkomm' wird erschallen,
Kehrst zur Heimat du zurück.

Hierauf lasen wir einige von Vinje's Gedichten und sangen dann Lieder aus der „Framsjaa" u. a. m.

Es ist wunderlich, wenn man bedenkt, daß wir hier das neue Jahr schon begrüßen, während es zu Hause erst in acht Stunden beginnt. Jetzt ist es beinahe 4 Uhr morgens. Ich hatte beabsichtigt aufzubleiben, bis es auch in Norwegen Neujahr sein würde; aber

nein, lieber gehe ich zu Bett und schlafe und träume, ich sei zu Hause. So fahre hin und habe Dank, du altes Jahr, für Gutes und Schlechtes!

Montag, 1. Januar 1894. Das Jahr fing gut an. Ich wurde durch Juell's fröhliche Stimme geweckt, der mir viel Glück zum neuen Jahre wünschte und gekommen war, mir eine Tasse Mokka ans Bett zu bringen — köstlichen Kaffee, sein Weihnachtsgeschenk von Fräulein Fougner.

Es ist schönes, klares Wetter bei einem Thermometerstande von 38° C. unter Null. Fast scheint es mir, als ob die Dämmerung im Süden zuzunehmen beginne; der obere Rand derselben war heute 14° über dem Horizont.

Um 6 Uhr nachmittags hatten wir ein besonders gutes Diner:

1. Tomaten-Suppe.
2. Dorsch-Rogen mit zerlassener Butter und Kartoffeln.
3. Renthierbraten mit grünen Erbsen, Kartoffeln und eingemachten Preiselbeeren.
4. Moltebeeren mit Milch.

Ringnes-Bockbier.

Ich weiß nicht, ob das Menu den Eindruck großer Leiden und Entbehrungen zu erwecken geeignet ist.

Ich liege in meiner Koje, schreibe, lese und träume. Es ist immer ein seltsames Gefühl, wenn man zum ersten mal die Zahl des neuen Jahres schreibt. Dann erst erfaßt man die Thatsache, daß das alte Jahr der Vergangenheit angehört, daß das neue Jahr da ist und man sich bereit halten muß, sich damit herumzubalgen. Wer weiß, was es bringen wird? Gutes und Schlimmes ohne Zweifel, aber meist Gutes. Dieses kann doch nur sein, daß wir unserm Ziel und der Heimat entgegengehen.

Ja, führe uns, wenn nicht an unser Ziel — das würde noch zu früh sein — so doch wenigstens in der Richtung desselben; stärke unsere Hoffnung, aber vielleicht — nein, kein vielleicht!

Diese meine wackern Jungen verdienen Erfolg zu haben. In

ihren Gedanken herrscht kein Zweifel. Ein jeder hat sein ganzes Herz daran gesetzt, nordwärts zu kommen; ich lese es in ihren Gesichtern, es glänzt aus jedem Auge. Jedesmal, wenn wir vernehmen, daß wir südwärts treiben, erklingt ein einziger Seufzer der Enttäuschung, aber auch ein Seufzer der Erleichterung, wenn wir wieder nordwärts, dem Unbekannten entgegen, zu gehen beginnen. Sie vertrauen mir und meinen Theorien.

Was aber, wenn ich mich getäuscht habe und sie in die Irre führe? O, ich könnte mir nicht helfen. Wir sind die Werkzeuge von Mächten über uns; wir sind unter glücklichen und unglücklichen Sternen geboren. Bisjetzt habe ich unter einem glücklichen Stern gelebt; soll sein Licht verdunkelt werden? Ich bin nicht abergläubisch, aber ich glaube an meinen Stern.

Und dir, mein Vaterland, was hat das alte Jahr dir gebracht, und was wird das neue dir bringen? Zwecklos, darüber nachzudenken; aber ich schaue auf unsere Bilder, die Geschenke von Werenskiold, Munthe, Kitty Kielland, Skredsvig, Hansteen, Eilif Peterssen, und bin zu Hause, zu Hause!

Mittwoch, 3. Januar. Die alte Rinne, 400 Meter vor der „Fram", hat sich wieder geöffnet, ein großer Spalt mit einer Eis- und Reifdecke.

Sobald sich bei dieser Temperatur Eis bildet, scheidet sich infolge des Frostes an der Oberfläche der Salzgehalt aus, der wieder zu hübschen Blumen gefriert, die Aehnlichkeit mit Reif haben. Die Temperatur ist zwischen 39° und 40° C. unter Null; aber wenn hierzu noch ein schneidender Wind mit einer Geschwindigkeit von 3,5 Meter in der Secunde kommt, dann muß man zugeben, daß es etwas „kühl im Schatten" ist.

Sverdrup und ich waren heute derselben Meinung, daß die Weihnachtstage jetzt lieber aufhören und wir die gewöhnliche Lebensweise wieder anfangen sollten; allzu lange Unthätigkeit sei nicht gut für uns. Man kann das Leben, das wir führen, weder arbeitsvoll

noch schwierig nennen; aber es hat den einen Vortheil, daß wir alle damit zufrieden sind, wie es ist.

Die Leute arbeiten noch im Maschinenraum, hoffen aber, das, was sie am Kessel zu machen haben, in einigen Tagen zu beendigen, und dann ist dort alles fertig. Hierauf muß die Drehbank im Raume aufgestellt und müssen die Werkzeuge für dieselbe geschmiedet werden. Für Schmied Lars gibt es oft Arbeit; dann flammt die Schmiedeesse vorn bei der Back auf und sendet ihre rothe Glut an der reifbedeckten Takelung und höher in die Sternennacht empor, sowie hinaus über die Eiswüste.

Weit in die stille Nacht hinaus hört man die Schläge auf dem Amboß klingen. Wenn man da draußen allein umherwandert und der wohlbekannte Ton dringt an das Ohr, dann erinnert man sich an weniger einsame Scenen.

Während man stillsteht und schaut, bewegt sich vielleicht ein Licht auf dem Deck entlang und langsam in den Wanten hinauf; es ist Johansen, der in die Tonne geht, um die Temperatur abzulesen.

Blessing ist augenblicklich wieder damit beschäftigt, die Blutkörperchen zu zählen und den Hämoglobingehalt zu untersuchen. Zu diesem Zwecke zapft er jeden Monat jedem an Bord Blut ab, dieses blutdürstige Ungeheuer mit souveräner Verachtung jeden Geschreis gegen die Vivisection.

Scott-Hansen und sein Assistent stellen Beobachtungen an. Die meteorologischen Ablesungen, die alle vier Stunden notirt werden, sind das besondere Departement Johansen's.

Erst liest er an Deck Thermometer, Hygrometer und Thermograph ab — später wurden sie auf dem Eise aufgestellt — dann Barometer, Barograph und Thermometer im Salon und darauf die Minimum- und Maximum-Thermometer in der Tonne, letztere um die Temperaturen aus einer höhern Luftschicht zu bekommen. Alsdann liest er die auf dem Eise befindlichen Thermometer ab, an denen die Ober-



Hendrikſen. Petterſen. Sverdrup. Bentſen.

Die Schmiede an Bord.

flächenausstrahlung gemessen wird, und vielleicht geht er auch noch in den Raum, um nachzusehen, wie die Temperatur dort ist.

Astronomische Beobachtungen werden in der Regel jeden zweiten Tag angestellt, um unsere Position zu bestimmen und uns bezüglich der krebsartigen Fortschritte, die wir machen, auf dem Laufenden zu halten.

Diese Beobachtungen bei einem Thermometerstande zwischen —30° und —40° C. anzustellen, ist ein zweifelhaftes Vergnügen; still an Deck stehen, an den feinen Instrumenten arbeiten und die Metallschrauben mit den bloßen Fingern anziehen, ist nicht gerade angenehm. Oft müssen die Beobachter die Arme zusammenschlagen und auf Deck stark trampelnd hin und her laufen.

Haben sie so einen donnernden Negertanz über unsern Köpfen ausgeführt, wobei das ganze Schiff erschüttert wird, und erscheinen sie wieder im Salon, so werden sie hier mit lautem Lachen empfangen und ganz unschuldig gefragt, ob es an Deck kalt gewesen sei.

„Nicht im geringsten“, sagt Hansen, „gerade eine mollige Temperatur.“

„Aber sind Ihnen die Füße nicht kalt geworden?“

„Nein, das kann ich nicht gerade sagen, doch werden einem die Finger manchmal ein wenig steif.“

Ihm waren nämlich gerade zwei Finger erfroren, und doch weigerte er sich, einen der Anzüge aus Wolfsfell zu tragen, die ich für die Meteorologen herausgegeben hatte.

„Es ist dazu noch zu mild“, meinte er, „und es ist nicht gut, wenn man sich verzärtelt.“

Ich glaube, das Thermometer stand 40° C. unter Null, als Hansen eines Morgens in Hemd und Unterbeinkleidern an Deck stürzte, um eine Beobachtung anzustellen; er behauptete, er habe keine Zeit gehabt, erst Kleider anzuziehen.

Zu gewissen Zeiten werden von Scott-Hansen und Johansen auch magnetische Beobachtungen auf dem Eise angestellt. Ich schaue

ihnen zu, wie sie dort mit ihren Laternen stehen und sich über ihre Instrumente beugen. Im nächsten Augenblick sehe ich sie über die Scholle dahinstürmen; dabei schwingen sie die Arme wie eine Wind-



Nocturno.

mühle ihre Flügel bei einer Windgeschwindigkeit von 10—12 Meter, aber dennoch ist es „durchaus nicht kalt“.

Ich kann nicht umhin, an das zu denken, was ich in den Be-

richten über einige frühere Expeditionen gelesen habe: daß es bei solchen Temperaturen unmöglich sei, Beobachtungen anzustellen. Es müßte schon schlimmer kommen, um unsere Leute zu veranlassen, ihre Thätigkeit aufzugeben. In den Pausen zwischen den Beobachtungen und Berechnungen höre ich in Hansen's Kabine murmeln; es bedeutet, daß der Principal beschäftigt ist, seinem Assistenten eine Dosis Astronomie oder Nautik beizubringen.

Es ist schrecklich, wieviel jetzt abends im Salon Karten gespielt wird; der Spielteufel geht um bis tief in die Nacht hinein, und selbst unser musterhafter Sverdrup ist von ihm besessen. Sie haben zwar noch nicht das Hemd vom Leibe verspielt, buchstäblich haben aber einige von ihnen das Brot vom Munde weg verspielt; zwei arme Teufel mußten sich einen ganzen Monat ohne frisches Brot behelfen, weil sie ihre Rationen an ihre Gegner verloren hatten. Aber trotz alledem ist unser Kartenspiel eine gesunde, harmlose Erholung, die zu vielem Lachen, Scherzen und Vergnügen Veranlassung gibt.

Ein irisches Sprichwort sagt: „Sei glücklich; wenn du nicht glücklich sein kannst, sei sorglos, und wenn du nicht sorglos sein kannst, sei wenigstens so sorglos wie möglich." Das ist eine gute Philosophie, welche —, doch nein, was brauchen wir Sprichwörter, wo doch das Leben im Grunde genommen glücklich ist!

In voller Aufrichtigkeit brach Amundsen gestern in die Worte aus: „Ja, ist es nicht gerade wie ich sage? Wir sind die glücklichsten Menschen auf der Erde, daß wir hier leben können, wo wir keine Sorgen haben, alles erhalten, ohne uns darum bemühen zu müssen, und in jeder möglichen Weise schöne 'raus sind!" Hansen war ebenfalls der Ansicht, daß es sicherlich ein sorgenfreies Leben sei. In ähnlicher Weise äußerte sich Juell vor kurzem; was ihm am meisten zu gefallen scheint, ist, daß es hier keine Vorladungen, keine Gläubiger und keine Rechnungen gibt.

Und ich? Auch ich bin glücklich! Es ist ein sorgloses Leben; nichts was schwer auf mir lastet, keine Briefe, keine Zeitungen, nichts



Barometercontrole durch Johansen und Scott-Hansen.

Störendes, gerade das klösterliche, weltverlorene Dasein, das in jüngern Jahren mein Traum war, als ich mich nach Ruhe sehnte, um mich meinen Studien hinzugeben.

Sehnsüchtiges Verlangen ist, selbst wenn es stark und traurig ist, kein Unglück. Der Mensch hat fürwahr kein Recht, anders als glücklich zu sein, wenn das Schicksal ihm gestattet, seinen Idealen zu folgen, und ihn von den ermüdenden Lasten und Sorgen des täglichen Lebens befreit, damit er mit klarerm Blicke einem hohen Ziele zustreben kann.

„Wo Arbeit ist, kann der Erfolg nicht fehlen", sagt ein Dichter des Landes der Arbeit. Ich arbeite, so hart ich kann, und hoffe daher, daß der Erfolg mir demnächst einen Besuch abstatten werde. Ich liege auf dem Sofa, lese von Kane's Elend, trinke Bier, rauche Cigaretten — die Wahrheit zwingt mich zu gestehen, daß ich diesem Laster verfallen bin, das ich so sehr verdamme, aber das Fleisch ist schwach. Ich blase die Rauchwolken in die Luft und gebe mich angenehmen Träumen hin. Das ist freilich harte Arbeit, aber ich muß damit fertig werden, so gut ich kann.

Donnerstag, 4. Januar. Es scheint, als ob das Dämmerlicht jetzt sehr wahrnehmbar zunähme, doch ist das möglicherweise auch nur Einbildung. Trotz der Thatsache, daß wir wieder nach Süden treiben, bin ich guter Laune. Was kommt es schließlich darauf an? Vielleicht ist der Gewinn für die Wissenschaft ebenso groß, und möglicherweise ist der Wunsch, den Nordpol zu erreichen, nur ein Ausfluß der Eitelkeit.

Ich habe jetzt eine sehr gute Anschauung davon, wie es dort oben am Pol sein muß. (Das gefällt mir, wird der Leser sagen.) Die Tiefsee hier ist verbunden mit der Tiefsee des Atlantischen Oceans und ist ein Theil derselben — daran kann gar kein Zweifel sein. Und habe ich nicht gefunden, daß die Dinge genau so gingen, wie ich berechnet hatte, daß sie unbedingt so geschehen müßten, wenn wir nur günstigen Wind hätten? Haben nicht vor uns schon viele

auf günstigen Wind warten müssen? Und was die Eitelkeit betrifft — das ist eine Kinderkrankheit, die längst überstanden ist.

Alle Berechnungen haben sich, bis auf einen einzigen Punkt, als richtig erwiesen. Wir haben den Weg längs der Küste von Asien gemacht, was uns, wie viele prophezeiten, große Schwierigkeiten bereiten würde. Wir haben weiter nach Norden segeln können, als ich selbst in den kühnsten Augenblicken zu hoffen gewagt, und gerade nach demjenigen Meridian, den ich mir gewünscht hatte. Wir sind vom Eise eingeschlossen, wie ich es ebenfalls gewünscht hatte. Die „Fram“ hat die Eispressungen prachtvoll ausgehalten und läßt sich, ohne nur zu krachen, durch den Eisdruck in die Höhe heben, obwol sie schwerer mit Kohlen beladen ist und einen größern Tiefgang besitzt, als wir bei Aufstellung unserer Berechnungen angenommen hatten. Und dabei hatten die Erfahrensten in diesen Sachen ihr und uns sichern Untergang prophezeit.

Ich habe das Eis nicht höher und schwerer gefunden, als ich erwartet hatte, und die Behaglichkeit, Wärme und gute Ventilation an Bord gehen weit über meine Erwartungen hinaus. An unserer Ausrüstung fehlt nichts, und unsere Beköstigung ist außergewöhnlich gut. Nach Blessing's und meinem übereinstimmenden Urtheil vor einigen Tagen ist sie so gut wie zu Hause; da ist nichts, wonach wir Verlangen trügen. Selbst der Gedanke an ein Beefsteak à la Châteaubriand oder ein Schweinscotelett mit Champignons und eine Flasche Burgunder kann uns den Mund nicht wässerig machen; wir fragen gar nichts nach solchen Dingen.

Die Vorbereitungen für die Expedition haben mich mehrere kostbare Jahre meines Lebens gekostet, aber jetzt beklage ich sie nicht: mein Zweck ist erreicht. Auf dem Treibeise führen wir ein Winterleben, das nicht nur in jeder Beziehung besser ist als das früherer Expeditionen, sondern thatsächlich, als ob wir ein kleines Stück von Norwegen, von Europa mitgebracht hätten. Alle zusammen in einer Kajüte, wo alles gemeinsam ist, bilden wir einen kleinen Theil des

Vaterlandes, und wir schließen uns täglich inniger und fester zusammen.

Nur in einem Punkte haben meine Berechnungen sich als unrichtig erwiesen, und leider in einem der wichtigsten.

Ich hatte ein seichtes Polarmeer vorausgesetzt, da die aus diesen Gegenden bekannte größte Tiefe, die von der „Jeannette" gefunden war, bisjetzt 150 Meter betrug, und ich calculirte, daß alle Strömungen in dem seichten Polarmeer einen starken Einfluß ausüben würden, sowie daß an der asiatischen Seite der von den sibirischen Flüssen veranlaßte Strom stark genug sein müsse, um das Eis eine gute Strecke nach Norden zu treiben. Nun aber finde ich hier schon eine Tiefe, die wir mit unserer ganzen Leine nicht messen können, eine Tiefe von gewiß 1800 Meter und möglicherweise dem Doppelten.

Es hat dies sofort jegliches Vertrauen zu der Wirkung der Strömung über den Haufen geworfen; wir finden entweder gar keine oder nur eine sehr geringe Strömung, und unsere einzige Hoffnung beruht jetzt auf den Winden. Columbus entdeckte Amerika durch eine falsche Berechnung, die nicht einmal von ihm selbst herrührte; nur der Himmel weiß, wohin mein Irrthum uns führen wird. Ich wiederhole nur, das sibirische Treibholz an der Küste von Grönland kann nicht lügen, und den Weg, den es gemacht hat, müssen auch wir gehen.

Montag, 8. Januar. Klein-Liv ist heute ein Jahr alt; zu Hause wird Festtag sein. Was würde ich darum geben, wenn ich dich heute sehen könnte. Ich glaube, du schlägst mit den Aermchen umher, lachst und plauderst und kriechst umher, ja kannst vielleicht schon etwas laufen. Mich hast du schon lange vergessen und ahnst nicht, was ein Vater für ein Ding ist. Ob du es wol jemals wieder lernen wirst? —

Als ich nach dem Essen auf dem Sofa lag und las, steckte Peder den Kopf durch die Thür und forderte mich auf, nach oben zu kommen und mir einen merkwürdigen Stern anzusehen, der sich

soeben über dem Horizont zeige und wie das Feuer einer Bake scheine.

Ich bekam fast einen Schreck, als ich an Deck kam und im Süden gerade über dem Rande des Eises ein starkes rothes Licht sah, das funkelte und die Farbe veränderte. Es sah gerade aus, als ob jemand mit einer Laterne über das Eis käme. Ich glaube wirklich, ich habe einen Augenblick meine Umgebung so weit vergessen, daß ich dachte, es nähere sich in der That jemand von Süden her. Es war die Venus, die wir heute zum ersten mal sahen, da sie bisjetzt unter dem Horizont gestanden hatte. Sie war wunderschön mit ihrem rothen Licht.

Seltsam, daß das gerade heute geschehen muß. Es muß Liv's Stern sein, ebenso wie der Jupiter der Heimatstern ist. Der Heimatstern scheint täglich mit dem gleichen klaren Lichte. Heute, als ich weit nach Süden gegangen war, stand er gerade über den Masten der „Fram“ und blinkte und winkte nach Norden — das Auge, das über meiner ganzen Reise wacht. Und Liv's Geburtstag ist ein Glückstag — wir sind wieder auf dem Wege nach Norden! Nach unsern Beobachtungen sind wir sicher nördlich vom 79. Grade. An meinem Hochzeitstage, 6. September, begann der günstige Wind zu wehen, der uns die asiatische Küste entlang führte; soll der günstige Wind, der uns nordwärts treibt, seinen Anfang an Liv's Geburtstag nehmen? Vielleicht geht die Fahrt in der That unter ihrem Sterne vor sich — der jetzt noch tief steht, aber täglich höher steigen wird.

Freitag, 12. Januar. Gegen 10 Uhr morgens war heute Eispressung in der Oeffnung vor dem Schiffe, doch konnte ich keine Bewegung bemerken, als ich etwas später dort war und die Oeffnung eine Strecke nach Norden verfolgte. Bei einem Thermometerstande von —40° C. und einem Winde, der einem mit der Geschwindigkeit von 5 Meter gerade ins Gesicht weht, ist das Gehen ein ziemlich kaltes Stück Arbeit.

Unter Liv's Stern treiben wir jetzt gewiß rasch nach Norden.

Uebrigens ist es doch nicht so ganz gleichgültig, ob wir nach Norden oder nach Süden gehen. Geht es nordwärts, so scheint neues Leben in mich einzuströmen, und die Hoffnung, die ewig junge, sprießt neu und grün unter dem Winterschnee hervor. Ich sehe den Weg offen vor mir und in der Ferne die Heimkehr — ein zu großes Glück, um ganz daran zu glauben.

Sonntag, 14. Januar. Wiederum Sonntag. Die Zeit verfliegt beinahe schnell, und jeden Tag wird es heller.

Heute herrschte große Aufregung, als die Beobachtungen von gestern Abend ausgerechnet wurden. Alle vermutheten, daß wir wieder eine weite Strecke nach Norden gekommen sein müßten; einige meinten bis auf 79° 18′ oder 20′, andere bestanden, wie ich glaube, auf 80°. Nach der Rechnung stehen wir auf 79° 19′ nördlicher Breite und 137° 31′ östlicher Länge. Ein guter Schritt vorwärts!

Gestern war das Eis ruhig, heute Morgen fand aber an verschiedenen Stellen wieder beträchtlicher Eisdruck statt. Der Himmel mag wissen, wodurch derselbe jetzt, eine ganze Woche nach Neumond, verursacht wird. Ich unternahm einen weiten Marsch nach Südosten und gerieth mitten in die Eispressungen hinein.

Das Zusammenschieben begann gerade, wo ich stand, mit donnerndem Getöse unter mir und auf allen Seiten; ich sprang und rannte wie ein Hase, gerade als ob ich noch nie so etwas gehört hätte; es kam so unerwartet. Das Eis war dort im Süden merkwürdig flach; je weiter ich ging, desto flacher wurde es, und dabei war die Oberfläche ganz vorzüglich geeignet für Schlittenfahrten. Auf solchem Eise könnte man täglich viele Meilen fahren.

Montag, 15. Januar. Morgens sowol wie mittags fanden heute vorn Eispressungen statt, doch hörten wir das lauteste Getöse von Norden her. Sverdrup, Mogstad und Peder machten sich daher in dieser Richtung auf den Weg, mußten aber vor einer großen offenen Rinne halt machen. Später marschirten Peder und ich eine weite Strecke nach Nordnordost, an einer großen Oeffnung vorbei,

an deren Rand ich bereits Weihnachten entlang gegangen war. Es war blankes, flaches Eis, eine prächtige Schlittenbahn, und wurde immer besser, je weiter wir nach Norden kamen.

Je länger ich hier umherstreife und dieses Eis nach allen Richtungen hin ansehe, desto stärker erfaßt mich ein Plan, mit dem ich in Gedanken schon lange umgegangen bin.

Mit Hunden und Schlitten würde es möglich sein, auf diesem Eise den Pol zu erreichen, wenn man das Schiff allen Ernstes verließe und den Rückweg in der Richtung auf Franz-Joseph-Land, Spitzbergen oder die Westküste von Grönland antreten würde. Für zwei Leute könnte man es fast als eine leichte Expedition bezeichnen.

Allein, es würde voreilig sein, im Frühjahr aufzubrechen. Erst müssen wir sehen, welche Drift der Sommer bringt. Und wenn ich darüber nachdenke, halte ich es doch für zweifelhaft, ob es richtig sein würde, die andern zu verlassen. Man denke sich nur, wenn ich nach Hause käme und *sie* nicht!

Und doch bin ich hierher gekommen, um die unbekannten Polarregionen zu erforschen; dafür hat das norwegische Volk sein Geld hergegeben, und es ist sicherlich meine erste Pflicht, zu thun, was ich kann, um dem Ziele nahe zu kommen.

Dienstag, 16. Januar. Heute ist das Eis ruhig. Weshalb liegt die Heimat in so weiter Ferne und ist das Leben so leer, so öde? Wird die Sehnsucht stumpf oder ermattet sie und erstarrt schließlich?

Ist es die Ruhelosigkeit des Frühlings, die über den Menschen zu kommen beginnt? Der Wunsch nach Thätigkeit, nach etwas, das sich von diesem gleichgültigen, entnervenden Leben unterscheidet? Ist die Menschenseele nichts weiter als eine Aufeinanderfolge von Stimmungen und Gefühlen, die sich so unberechenbar verändern wie der Wind? Vielleicht bin ich müde; Tag und Nacht sind meine Gedanken auf den einen Punkt gerichtet gewesen, auf die Möglichkeit,

den Pol zu erreichen und wieder nach Hause zu kommen. Vielleicht ist es Ruhe, was ich brauche, um zu schlafen, zu schlafen! Fürchte ich mich, das Leben zu wagen? Nein, das kann es nicht sein.

Aber was mag es sonst sein, das mich zurückhält? Vielleicht ein geheimer Zweifel an der Ausführbarkeit des Planes? Mein Geist ist verwirrt; alles ist in Unordnung gerathen, ich bin mir selbst ein Räthsel. Ich bin müde und fühle doch keine besondere Ermüdung. Kommt es vielleicht davon, daß ich gestern Abend noch spät gelesen habe? Aber alles ist so leer um mich herum und in mir. Ich schaue die Bilder aus der Heimat an, und sie berühren mich seltsam langweilig; ich blicke in die Zukunft, und es kommt mir vor, als sei es mir ziemlich einerlei, ob ich in diesem oder im nächsten Herbste zurückkomme. Wenn ich schließlich überhaupt nur zurückkomme, scheinen mir ein oder zwei Jahre fast nichts zu sein.

So habe ich früher nie gedacht. Ich habe jetzt keinerlei Neigung zum Lesen, zum Zeichnen oder zu irgendeiner andern Thätigkeit. Thorheit! Soll ich versuchen, einige Seiten Schopenhauer zu lesen? Nein, ich will zu Bette gehen, obwol ich nicht schläfrig bin. Vielleicht würde mich, wenn mir die Wahrheit bekannt wäre, ein größeres Verlangen erfüllen als je vorher.

Das Einzige, was mir hilft, ist schreiben, der Versuch, mich auf diesen Blättern auszusprechen und dann mich selbst gleichsam von außen her zu betrachten. Ja, das Leben des Menschen ist nichts als eine Aufeinanderfolge von Gemüthsstimmungen, halb Erinnerung, halb Hoffnung.

Donnerstag, 18. Januar. Der Wind, der gestern Abend einsetzte, hat den ganzen Tag mit einer Geschwindigkeit von 5—6 Meter in der Secunde aus Südsüdost, Südost und Ostsüdost geweht. Er hat uns zweifelsohne eine gute Strecke nach Norden geholfen, scheint aber abzunehmen und ist jetzt, gegen Mitternacht, bis auf 4 Meter gesunken. Das Barometer, das während der ganzen Zeit gestiegen war, hat plötzlich zu fallen begonnen; hoffen wir, daß kein

Maximum über uns weg passirt und nördlichen Wind bringt. Seltsam, daß bei diesen stärkern Winden fast stets ein Steigen des Thermometers beobachtet wird; heute stieg es bis —25° C. Südlicher Wind läßt die Temperatur in der Regel sinken, Nordwind steigert sie.

Payer erklärt diese Steigerung der Temperatur infolge des Windes damit, daß die Luft sich beim Passiren großer Oeffnungen im Eise erwärme. Das kann jedoch kaum richtig sein, wenigstens in unserm Falle nicht, da wir wenig oder gar keine Oeffnungen in der Nähe haben. Viel eher bin ich zu glauben geneigt, daß die Steigerung dadurch verursacht wird, daß Luft aus den höhern Schichten zur Erdoberfläche herabsteigt.

Sicher ist, daß die höhere Luftschicht wärmer ist als die tiefer liegende, die mit den infolge Wärmeausstrahlung abgekühlten schnee- und eisbedeckten Flächen in Berührung tritt. Unsere Beobachtungen beweisen, daß dies so ist. Dazu kommt, daß die Luft bei ihrem Fall durch den steigenden Druck erwärmt wird. Ein starker Wind muß, selbst wenn er nicht aus den obern Schichten der Atmosphäre kommt, nothwendigerweise einige Verwirrung in die Stellung der verschiedenen Schichten zueinander bringen und die obern mit den darunterbefindlichen vermischen und umgekehrt.

Letzte Nacht hatte ich einen merkwürdigen Traum. Ich war heimgekehrt. Noch fühle ich etwas von der zitternden, mit Furcht gepaarten Freude, mit welcher ich mich dem Lande und der ersten Telegraphenstation näherte. Ich hatte meinen Plan ausgeführt; wir hatten mit Schlitten den Nordpol erreicht und waren nach Franz-Joseph-Land zurückgelangt. Ich hatte nichts gesehen als Treibeis, und als die Leute mich fragten, wie es dort oben aussähe und wie wir gewußt hätten, daß wir am Pol seien, vermochte ich keine Antwort zu geben; ich hatte vergessen, genaue Beobachtungen anzustellen, und fing nun an einzusehen, daß das sehr dumm von mir gewesen war.

Ganz seltsam ist es, daß ich fast genau denselben Traum hatte, als wir einst auf den Eisschollen an der Ostküste von Grönland entlang

trieben und glaubten, wir würden immer weiter von unserm Ziele fortgeführt. Damals träumte mir, ich hätte die Heimat erreicht, nachdem ich Grönland auf dem Eise durchquert hatte; ich hätte mich aber geschämt, weil ich nichts darüber zu berichten wußte, was ich unterwegs gesehen hatte — ich hatte alles vergessen. Ist die Aehnlichkeit der beiden Träume nicht ein glückliches Omen? Das erste mal habe ich, so schlimm die Aussichten auch waren, mein Ziel erreicht; soll es mir nicht auch diesmal gelingen?

Wäre ich abergläubisch, dann würde ich meiner Sache sicherer sein; allein obwol ich dies keineswegs bin, habe ich doch die feste Ueberzeugung, daß unser Unternehmen gelingen muß. Dieser Glaube ist aber nicht einzig die Folge des südlichen Windes, der seit zwei Tagen weht; vielmehr sagt mir eine innere Stimme, daß wir Erfolg haben werden. Jetzt lache ich mich aus, daß ich so schwach gewesen bin, daran zu zweifeln. Stundenlang kann ich ins Licht starren und davon träumen, wie ich zitternd vor Aufregung und Erwartung bei der Landung nach der nächsten Telegraphenstation suche; eine Depesche nach der andern schreibe ich, und den Beamten frage ich nach Nachrichten von zu Hause.

Freitag, 19. Januar. Prachtvoller Wind mit einer Geschwindigkeit von 4—9 Meter in der Secunde; wir gehen mit großartiger Schnelligkeit nach Norden. Das rothglühende Zwielicht ist um Mittag jetzt so hell, daß, wenn wir uns auf südlichern Breiten befänden, wir in einigen Minuten erwarten könnten, die Sonne in glänzender Pracht am Horizont aufsteigen zu sehen; darauf werden wir jedoch noch einen Monat warten müssen.

Sonnabend, 20. Januar. Ich ließ ungefähr 300 Kilogramm Pemmikan und 100 Kilogramm Brot aus dem Raum heraufholen und auf der Back verstauen; es wäre unrecht, nicht für plötzliche Nothfälle, wie z. B. Feuer, einigen Proviant an Deck zu haben.

Sonntag, 21. Januar. Wir unternahmen einen weiten Ausflug nach Nordwesten; auch in dieser Richtung war das Eis ziemlich

flach. Sverdrup und ich kletterten in einiger Entfernung vom Schiffe auf einen durch Eisdruck zusammengeschobenen hohen Hügel hinauf. Derselbe befand sich im Mittelpunkte einer sehr starken Pressung, nichtsdestoweniger maß aber die Eismauer an ihrer höchsten Stelle nicht über 5 Meter, obwol sie eine der höchsten und größten war, die ich bisjetzt gesehen hatte.

Eine gestern Abend genommene Mondhöhe ergab, daß wir uns auf 79° 35′ nördlicher Breite befanden, genau, wie ich es mir gedacht hatte. Wir haben uns jetzt so daran gewöhnt, die Drift nach dem Winde zu berechnen, daß wir ziemlich genau anzugeben im Stande sind, wo wir uns befinden. Das ist wieder ein guter Schritt nordwärts; wenn wir solcher Schritte nur noch viele machen könnten. Zu Ehren des Geburtstages des Königs haben wir einen Schmaus von Feigen, Rosinen und Mandeln.

Dienstag, 23. Januar. Als ich heute Morgen an Deck kam, saß „Kaiphas“ an Backbord neben dem Heck auf dem Eise und bellte unaufhörlich nach Osten. Da ich wußte, daß etwas dort sein mußte, ging ich mit einem Revolver hin, während Sverdrup mir mit einem andern Revolver folgte. Als ich in die Nähe des Hundes kam, rannte er uns voran in jener Richtung davon; offenbar war dort ein Thier, und dies konnte natürlich nur ein Bär sein.

Der Vollmond schien roth und stand tief im Norden; sein schwaches Licht fiel schräg auf die zerrissenen Eisflächen. Nach allen Richtungen blickte ich über die Hügel, die lange und vielgestaltige Schatten warfen, konnte in diesem Wirrwarr aber nichts entdecken. Wir gingen daher weiter, „Kaiphas“ knurrend und bellend und die Ohren spitzend voran, ich hinter ihm her, jeden Augenblick erwartend, daß ein Bär vor uns auftauchen würde.

Der Weg führte uns ostwärts an der Oeffnung entlang. Plötzlich begann der Hund vorsichtiger und mehr geradeaus zu gehen, dann blieb er stehen und ließ nur ein schwaches Knurren hören; wir näherten uns also offenbar dem Thiere. Ich kletterte auf einen Eishügel

hinauf, um Umschau zu halten, und erblickte zwischen den Eisblöcken etwas Dunkles, das auf uns zuzukommen schien.

„Dort kommt ein schwarzer Hund“, rief ich.

„Nein, es ist ein Bär“, erwiderte Sverdrup, der sich mehr auf der Seite befand und daher besser hinsehen konnte.

Jetzt bemerkte auch ich, daß es ein großes Thier war und daß es nur der Kopf gewesen, was ich für einen Hund gehalten hatte. In den Bewegungen glich es etwas einem Bären, es schien mir jedoch von zu dunkler Farbe zu sein. Aber da es kein Hund war, mußte es natürlich ein Bär sein, obgleich das Thier schwarz war. Ich riß den Revolver aus der Tasche und stürzte darauf zu, um dem Thiere sämmtliche Kugeln in den Kopf zu jagen; aber als ich nur noch wenige Schritte von demselben entfernt war und gerade schießen wollte, hob es den Kopf, worauf ich erkannte, daß es ein Walroß war. In demselben Augenblicke stürzte es sich seitwärts ins Wasser.

Da standen wir nun. Auf einen solchen Burschen mit einem Revolver zu schießen, wäre ebenso viel gewesen, wie eine Gans mit Wasser zu bespritzen. Unmittelbar darauf erschien der große schwarze Kopf wieder in einem Mondscheinstreifen auf dem dunkeln Wasser. Das Thier blickte lange nach uns hin, verschwand auf eine kleine Weile, erschien etwas näher aufs neue, tauchte auf und nieder, blies mit den Nüstern, steckte den Kopf unter Wasser, schob sich zu uns herüber und hob wieder den Kopf. Es konnte einen verrückt machen; wenn wir nur eine Harpune gehabt hätten, ich hätte sie ihm leicht in den Rücken jagen können. Ja, wenn —

Wir liefen, so schnell uns unsere Beine trugen, nach der „Fram“ zurück, um Harpune und Büchse zu holen; allein Harpune nebst Leine waren weggestaut und nicht so rasch zu finden. Wer hätte aber auch denken können, daß sie hier gebraucht werden würde? Ferner mußte die Harpune geschärft werden, und das nahm alles Zeit in Anspruch. Trotz all unsers Suchens an der Oeffnung entlang nach Osten und

Westen vermochten wir das Walroß nicht wiederzufinden. Weiß der Himmel, wohin es sich entfernt hatte, da in weitem Umkreise nicht eine einzige Oeffnung im Eise mehr war.

Vergeblich ärgerten Sverdrup und ich uns darüber, daß wir nicht sofort erkannt hatten, was es für ein Thier war; denn wenn wir dies geahnt hätten, würden wir das Walroß jetzt haben. Wer erwartet aber auch, mitten in einer wilden See von 1800 Meter Tiefe auf geschlossenem Eise ein Walroß anzutreffen, noch dazu mitten im Winter? Keiner von uns hatte etwas Derartiges je vorher gehört; es ist ein wahres Wunder. Da ich glaubte, daß wir vielleicht an eine seichte Stelle oder in die Nähe des Landes gekommen sein könnten, ließ ich nachmittags mit 240 Meter Leine lothen, ohne jedoch Grund zu finden.

Nach den gestrigen Beobachtungen sind wir auf 79° 41′ nördlicher Breite und 135° 29′ östlicher Länge. Das ist ein tüchtiger Fortschritt nach Norden, und es verschlägt dabei nicht viel, daß wir auch ein wenig westlich getrieben sind. Die Wolken jagen heute Abend vor einem starken südlichen Winde dahin, sodaß wir wahrscheinlich bald ebenfalls vor demselben weiter kommen werden. Bei solchem Wind und beim Gedanken, wie er uns nordwärts bringt, bekommt man bestimmt gute Laune.

Die Oeffnung hinter unserm Heck erstreckt sich nahezu in der Richtung von Ost nach West. Nach Westen vermochten wir, als wir nach dem Walroß suchten, das Ende nicht abzusehen. Mogstad und Peder, die vier Kilometer weit nach Osten gegangen waren, hatten die Rinne dort ebenso breit gefunden wie überall.

Mittwoch, 24. Januar. Beim Abendessen erzählte uns Peder einige seiner merkwürdigen Geschichten aus Spitzbergen über seinen Gefährten Andreas Bek.

„Nun, sehen Sie, es war dort oben bei der Holländer- oder Amsterdam-Insel herum, wo Andreas Bek und ich am Lande waren und zwischen die Gräber geriethen. Wir dachten uns, wir möchten

gern einmal sehen, was darin wäre, und brachen einige von den Särgen auf. Da lagen sie nun; einige hatten noch Fleisch an Kinnbacken und Nasen und einige auch die Mütze noch auf dem Kopf. Andreas, sehen Sie, war ein verteufelter Bursche; er brach die Särge auf, holte die Schädel heraus und rollte sie hin und her, stellte auch einige als Scheiben auf und schoß danach. Dann wollte er sehen, ob noch Mark in den Knochen sei, nahm einen Hüftknochen heraus und zerbrach ihn — und wahrhaftig, es war noch Mark darin; er nahm einen Holzstab und stocherte es damit heraus."

„Wie konnte er aber so etwas thun?"

„O, er war eben ein Holländer, wissen Sie. Aber in jener Nacht hatte der Andreas einen bösen Traum. Alle Todten kamen und wollten ihn holen, und er ergriff die Flucht vor ihnen und rannte bis auf das Bugspriet hinaus, wo er saß und fürchterlich schrie, während die Todten auf der Back standen. Und der eine mit dem zerbrochenen Hüftknochen in der Hand, er war der Vorderste, kroch hinaus und verlangte vom Andreas, daß er den Knochen wieder zusammensetzen solle. Im selben Augenblick erwachte er. Wir lagen in derselben Koje, sehen Sie, Andreas und ich, und ich saß aufrecht und lachte und hörte zu, wie er schrie. Ich wollte ihn nicht wecken, ich nicht. Ich dachte, das ist ein Spaß, daß ihm nun etwas heimgezahlt wird."

„Das war schlecht von Euch, Peder, daß Ihr Euch an dieser abscheulichen Leichenschändung betheiligt habt."

„O, ich habe ihnen nichts gethan, wissen Sie. Ich habe nur ein einziges mal einen Sarg erbrochen, um Holz für unser Feuer zum Kaffeekochen zu bekommen; aber als wir den Sarg öffneten, zerfiel der Leichnam. Es war aber saftiges Holz, das heller brannte als die besten Fichtenwurzeln, solches Feuer gab es."

Dann bemerkte einer der andern:

„War es nicht der Teufel, der einen Schädel als Kaffeetasse benutzte?"

„Nun, sehen Sie, er hatte nichts anderes und fand zufällig gerade einen. Dabei war doch nichts Böses, oder ....?"

Nun begann Jacobsen einen längern Vortrag:

„Es ist durchaus nichts so Ungewöhnliches, nach Schädeln zu schießen, entweder weil die Leute Liebhaberei für solche Scheiben haben, oder aus andern Gründen; sie schießen durch die Augenhöhlen u. s. w."

Ich fragte Peder nach dem Sarge Tobiesen's*; ob man ihn je ausgegraben habe, um festzustellen, ob seine Leute wirklich ihn und seinen Sohn getödtet hätten.

„Nein, der ist nie ausgegraben worden."

„Ich bin", fängt Jacobsen wieder an, „im vorigen Jahre dort vorbeigesegelt; ich ging nicht an Land, glaube aber gehört zu haben, daß er ausgegraben worden sei."

„Das ist alles Blech; er ist nie ausgegraben worden."

„Nun", sagte ich, „mir däucht, ich habe auch so etwas gehört; ich glaube, es war hier an Bord, und wenn ich mich nicht sehr irre, dann waret Ihr selbst es, Peder, der es erzählt hat."

„Nein, ich habe das nie erzählt. Alles, was ich gesagt habe, war, ein Mann habe einmal einen Walroßspeer durch den Sarg gestoßen, der noch jetzt dort steckt."

„Weshalb that er denn das?"

„O, nur weil er wissen wollte, ob etwas in dem Sarge drin sei; aber er wollte ihn nicht öffnen, wissen Sie. Lassen wir ihn in Frieden ruhen."

Donnerstag, 25. Januar. Peder und ich gingen heute Morgen ungefähr 8 Kilometer an der Oeffnung entlang und sahen, daß sie zwischen einigen alten zusammengeschobenen Eisgraten endete; ins-

* Sivert Christian Tobiesen, geb. in Tromsö 1821, gest. auf Nowaja Semlja 1873, war einer der kühnsten norwegischen Fangschiffer. Er fand während einer Ueberwinterung auf der Westküste von Nowaja Semlja ein trauriges Ende.

gesammt ist sie über 8 Kilometer lang. Auf unserm Heimwege begann das Eis sich zu bewegen; in der That war während der ganzen Zeit ziemlich starker Eisdruck. Als wir auf dem neuen Eise in der Rinne dahinschritten, begann es, sich in Furchen aufzuwerfen und unter den Füßen zu krachen; dann stieg es zu zwei hohen Mauern auf, zwischen denen wir wie in einer Straße wanderten. Dabei war unaufhörlicher Lärm, der bald wie das Heulen und Winseln eines über Kälte klagenden Hundes, bald wie das Donnergetöse eines mächtigen Wasserfalles klang. Oft waren wir gezwungen, uns auf das alte Eis zu flüchten, entweder weil wir an offenes Wasser mit einem Gewirre von treibenden Blöcken kamen, oder weil die Richtung des Zusammenschiebens gerade quer über die Rinne geführt hatte und sich vor uns eine hohe Mauer gleich einer gefrorenen Welle erhob. Es schien, als ob das Eis an der Südseite der Rinne, wo die „Fram" lag, sich nach Osten bewegt, oder sich an der Nordseite nach Westen fortgeschoben habe, da die Schollen auf beiden Seiten sich in diesen Richtungen schräg gegenüberstanden.

Wir fanden Spuren von einem kleinen Bären, welcher am Tage vorher die Rinne entlang getrottet war. Leider hatte er sich nach Südwesten davongemacht, sodaß wir wenig Hoffnung hatten, daß er bei dem stetigen südlichen Winde das Schiff wittern und kommen würde, um sich etwas Fleisch von Bord zu holen.

Sonnabend, 27. Januar. Die Tage werden jetzt entschieden heller; wir vermögen um Mittag eben „Verdens Gang"* zu lesen.

Mittags glaubte Sverdrup Land achteraus zu sehen, dunkel und unregelmäßig, an einigen Stellen hoch; doch konnte es seiner Meinung nach auch ein Wolkengebilde sein. Als ich von einem Spaziergange zurückkehrte, begab ich mich nach oben, um ebenfalls nachzusehen, erblickte aber nur aufgethürmtes Eis. Vielleicht war

* Eine norwegische Zeitung.

das, was er gesehen hatte, dasselbe, möglicherweise war ich aber auch zu spät gekommen. (Am nächsten Tage zeigte sich, daß es nur eine optische Täuschung gewesen war.)

Heute Abend herrschte heftiger Eisdruck, der um 7½ Uhr in der Rinne achteraus begann und ununterbrochen zwei Stunden anhielt. Es klang, als ob ein Wasserfall mit einer Gewalt, der nichts widerstehen könne, brüllend auf uns herabstürzte; man hörte die großen Schollen aneinander krachen und sich gegenseitig zertrümmern. Sie wurden zu hohen Mauern aufgeworfen und zusammengeschoben, die sich jetzt der ganzen Rinne entlang von Osten nach Westen ausdehnen müssen, da man das Getöse auf der ganzen Strecke hört.

In diesem Augenblicke kommt es näher. Das Schiff erhält heftige Stöße, wie von Wogen unter dem Eise. Sie kommen von hinten gegen uns heran und bewegen sich nach vorn. Wir starren in die Nacht hinaus, können aber nichts sehen, da es pechfinster ist. Jetzt höre ich das Krachen und Schieben in dem Eishügel an Steuerbord querab vom Heck; es wird lauter und stärker und dehnt sich allmählich aus. Endlich läßt das wasserfallartige Getöse etwas nach, dann wird es ungleichmäßiger, und es treten immer längere Pausen zwischen den einzelnen Stößen ein. Mir ist so kalt, daß ich mich nach unten schleiche.

Kaum habe ich mich zum Schreiben niedergesetzt, als das Schiff wieder sich zu heben und zu zittern beginnt und ich durch seine Seiten das Getöse des Zusammenschiebens höre. Da die Bärenfalle in Gefahr sein kann, gehen drei von den Leuten hin, um nachzusehen; aber da sie finden, daß zwischen der neu zusammengeschobenen Eiskette und dem Draht, mit welchem die Falle befestigt ist, sich noch ein Zwischenraum von funfzig Schritten befindet, lassen sie sie an ihrer Stelle. Die infolge der Pressung gebildete Eiskette bot, wie sie sagen, einen häßlichen Anblick, doch war in der Dunkelheit nicht viel zu unterscheiden.

Jetzt beginnt wieder sehr heftiges Eisschieben, sodaß ich an

Pastellskizze von Fridtjof Nansen.

NORDLICHT.
(18. Oct. 1894.)

F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.

Deck muß, um es mir anzusehen. Sowie man die Thür öffnet, tönt einem das laute Getöse entgegen. Es kommt jetzt sowol vom Buge als auch von der Richtung des Hecks her. Offenbar werden in beiden Rinnen durch die Schiebungen Eisketten aufgeworfen, sodaß wir, wenn dieselben uns erreichen, an beiden Enden aufgenommen und leicht und bequem aus dem Wasser gehoben werden. Auf allen Seiten sind die Eispressungen uns ganz nahe.

In dem alten Hügel an Backbord querab vom Heck hat das Krachen jetzt ebenfalls begonnen. Es wird immer lauter, und soviel ich erkennen kann, hebt der Hügel sich langsam in die Höhe. Quer über die große Scholle an Backbord hat sich eine Rinne gebildet; obwol es dunkel ist, sieht man das Wasser. Jetzt werden Druck und Lärm immer schlimmer; das Schiff erzittert, und ich habe das Gefühl, als ob ich selbst langsam mit der Heckrehling gehoben würde, an der ich stehe und auf das Gewirr der Eismassen hinausschaue. Diese gleichen Riesenschlangen, die ihre ungeheuern Körper da draußen hin und her winden und ringeln unter dem ruhigen sternbesäeten Himmel, dessen Frieden nur durch ein schlangenartiges Nordlicht unterbrochen wird, das im Nordosten ruhelos schwankt und flackert.

Wiederum denke ich daran, wie behaglich und sicher es an Bord der „Fram" ist, und schaue mit einer gewissen Verachtung auf den schrecklichen Wirrwarr hinab, den die Natur vollständig zwecklos verursacht; sie wird uns nicht so schnell zu zermalmen vermögen, ja nicht einmal in Furcht versetzen.

Plötzlich fällt mir ein, daß sich mein schönes Thermometer in einem Loche auf der Scholle an Backbord auf der andern Seite der Rinne befindet und in Gefahr sein muß. Ich stürze auf das Eis hinab, finde eine Stelle, wo ich über die Rinne springen kann, und suche in der Dunkelheit, bis ich das Stück Eis finde, welches das Loch bedeckt; dann fasse ich die Leine, und das Thermometer ist geborgen. Ich eile nun sehr zufrieden an Bord zurück und hinab in meine Kabine. Hier rauche ich eine Friedenspfeife — leider nimmt das

Laster immer mehr bei mir überhand — und lausche mit Vergnügen dem Getöse der Pressungen draußen und fühle die erdbebenartigen Erschütterungen, während ich über meinem Tagebuche sitze und schreibe.

Im Gefühle der Sicherheit und Gemüthlichkeit kann ich nicht umhin, mit tiefem Bedauern der vielen zu gedenken, die einst auf Deck in steter Bereitschaft haben stehen müssen, um beim Eintritt einer solchen Eispressung ihr gebrechliches Fahrzeug zu verlassen. Die armen Leute vom „Tegetthoff“! Sie haben eine schwere Zeit durchgemacht, und doch hatten sie ein gutes Schiff im Vergleich zu den Fahrzeugen vieler anderer.

Es ist jetzt halb elf, und der Lärm draußen scheint abzunehmen.

Merkwürdig ist, daß wir jetzt diese starken Eispressungen haben, obwol der Mond im letzten Viertel steht und wir taube Gezeiten haben. Das stimmt nicht mit unsern frühern Erfahrungen überein, ebenso auch nicht die Thatsache, daß der Eisdruck vorgestern um 12 Uhr mittags bis 2 Uhr nachmittags und dann wieder um 2 Uhr morgens eintrat, während wir ihn jetzt von $7^1/_2$ bis $10^1/_2$ Uhr abends gehabt haben. Könnte Land vielleicht doch damit etwas zu thun haben? Die Temperatur ist heute $-41{,}4°$ C., doch ist kein Wind, und wir haben seit langer Zeit kein so angenehmes Wetter für einen Spaziergang gehabt; man findet es fast mild hier, wenn die Luft windstill ist.

Nein, das war noch nicht der Abschluß der Eispressungen. Als ich ein Viertel vor 12 Uhr an Deck war, begann das Tosen und Zittern des Eises wieder, diesmal an Backbord, querab vom Heck. Dann kam plötzlich ein lauter Knall nach dem andern und verhallte in der Ferne; das Schiff machte einen Ruck, darauf trat nochmals eine schwache Pressung ein und dann herrschte Ruhe. Schwaches Nordlicht.

Sonntag, 28. Januar. Seltsamerweise haben wir den ganzen Tag keine Eispressungen gehabt, das Eis scheint sich vollständig ruhig zu verhalten. Der durch das Pressen entstandene Grat hinter

dem Schiffe zeigt, wie heftig der Druck gewesen ist; an einer Stelle betrug die Höhe $5\frac{1}{2}$—6 Meter über der Oberfläche des Wassers.*

Scholleneis von $2\frac{1}{2}$ Meter Dicke war zertrümmert, zu viereckigen Blöcken aufeinandergeschoben und in Stücke zermalmt. An einer Stelle ragte eine ungeheuere Säule aus solchem Scholleneis in die Luft. Jenseits dieser Eismauer war keine größere Störung zu entdecken. Nur hier und da hatte sich etwas Eis zusammengeschoben, auch wies die Scholle an Backbord querüber vier oder fünf große Risse auf, durch welche sich ohne Zweifel die in der Nacht von uns gehörten Explosionen erklären. An der Steuerbordseite war das Eis ebenfalls an mehrern Stellen geborsten. Offenbar war der Eisdruck von Norden oder Nordnordosten gekommen.

Es war eine ganz gewaltige Pressung, und die Kette hinter uns ist eine der höchsten, die ich bisjetzt gesehen habe. Wenn die „Fram“ dort gelegen hätte, würde sie, wie ich glaube, vollständig aus dem Wasser gehoben worden sein. In nordöstlicher Richtung, in welcher ich eine Strecke gegangen war, sah ich keine Spuren von Eispressungen.

Wiederum Sonntag! Wunderbar, daß die Zeit so rasch verfließen kann, wie es thatsächlich der Fall ist. Aus einem Grunde sind wir in besserer Stimmung: wir wissen, daß wir stetig nach Norden treiben. Eine rohe Schätzung unserer heutigen Beobachtung versetzt uns auf 79° 50′ nördlicher Breite; das ist nicht viel seit Montag, allein gestern und heute war fast gar kein Wind, und an den anderen Tagen war er sehr schwach; nur ein- oder zweimal höchstens 3 Meter Geschwindigkeit, während der übrigen Zeit nur 1 und 2 Meter.

Gestern Nachmittag führten wir ein großes Werk aus. Ich ließ Munthe's Gemälde der „Drei Prinzessinnen“ an der Wand festmachen. Wir wollten diese Arbeit schon immer ausführen, seit wir Christiania verlassen haben, doch sind wir bis jetzt noch nicht im

* Der dadurch entstandene Hügel wurde der „Große Hügel“ genannt; er folgte der „Fram“ während der ganzen Drift.

Stande gewesen, genügend Energie zu sammeln, um eine so schwere Arbeit — es handelte sich um das Einschlagen von vier Nägeln! — zu besorgen, und das Bild hatte sich damit amüsirt, beständig herunterzufallen und denjenigen, der auf dem Sofa gerade darunter saß, zu guillotiniren.

Dienstag, 30. Januar. 79° 49′ nördlicher Breite, 134° 57′ östlicher Länge ist, was die Beobachtungen von heute Nachmittag uns sagen, während wir nach derjenigen vom Sonntag auf 79° 50′ Nord und 133° 23′ Ost waren. Dieser Rückgang nach Südosten war nur, was ich erwartet hatte, da es seit Sonntag fast windstill gewesen war.

Ich erkläre mir die Sache folgendermaßen.

Wenn das Eis in einer gewissen Richtung durch den Wind, der schon längere Zeit in derselben Richtung geweht hat, in Bewegung gesetzt worden ist, preßt es sich während des Treibens allmählich mehr zusammen. Wenn der Wind abflaut, tritt ein Umschlag nach der entgegengesetzten Richtung ein. Ein solcher Umschlag muß meiner Meinung nach die Ursache des Eisdrucks vom Sonnabend gewesen sein, der ebenso plötzlich vollständig aufhörte, wie er begonnen hatte. Seitdem war nicht das geringste Zeichen einer Bewegung im Eise mehr gewesen. Vermuthlich zeigt die Eispressung den Zeitpunkt an, wenn die Drift sich nach der entgegengesetzten Richtung wendet.

Heute Nachmittag sprang eine leichte Brise aus Südost und Ostsüdost auf, die allmählich fast bis zum „Mühlenwind“ wurde. Wir gehen wieder nach Norden und werden den achtzigsten Grad diesmal sicherlich überwinden.

Mittwoch, 31. Januar. Der Wind pfeift über die Eishügel hin, der Schnee fliegt rauschend durch die Luft, Eis und Himmel sind in eins verschmolzen. Es ist dunkel, die Haut schmerzt uns vor Kälte, aber wir gehen mit voller Geschwindigkeit nach Norden und befinden uns daher in der ausgelassensten Stimmung.

Donnerstag, 1. Februar. Dasselbe Wetter wie gestern, ausgenommen, daß es ganz mild geworden ist (— 22° C.). Der Schnee fällt genau so wie zur Winterszeit zu Hause. Der Wind ist südlicher, jetzt Südsüdost, und eher etwas flauer.

Wir können als sicher annehmen, daß wir den 80. Grad überschritten haben, und hatten daher heute Abend eine kleine Vorfeier — Feigen, Rosinen und Mandeln — sowie Pfeilschießen, letzteres mit dem Resultat für mich, daß es mir rechtzeitig die Cigarettentasche wieder füllte.

Freitag, 2. Februar. Heute hoher Festtag zu Ehren des 80. Grades, beginnend mit frischem Roggenbrot und Kuchen zum Frühstück. Ich unternahm einen weiten Spaziergang, um mir Appetit zum Mittagessen zu machen.

Nach der Beobachtung von heute Morgen sind wir auf 80° 10′ nördlicher Breite und 132° 10′ östlicher Länge. Hurrah! Gut gesegelt! Ich hatte eine hohe Wette darauf abschließen wollen, daß wir den 80. Grad erreicht hätten, doch niemand hatte Lust, sie anzunehmen.

Das Menu des Mittagsmahls war: Ochsenschwanzsuppe, Fischpudding, Kartoffeln, Fleischpasteten, grüne Erbsen, türkische Bohnen, Moltebeeren mit Milch und für jeden eine ganze Flasche Bier. Nach dem Diner Kaffee und eine Cigarette. Konnte man sich mehr wünschen? Abends hatten wir eingemachte Birnen und Pfirsiche, Honigkuchen, getrocknete Bananen, Feigen, Rosinen und Mandeln. Vollständiger Feiertag den ganzen Tag.

Wir lasen die Erörterungen vor, die vor unserm Abgange über die Expedition veröffentlicht worden sind, und lachten manchmal herzlich über die vielen gegen dieselbe erhobenen Einwände. Vielleicht werden unsere Angehörigen in der Heimat jetzt nicht lachen, wenn sie sie lesen.

Montag, 5. Februar. Heute haben wir bei Tische die letzte Flasche Ringnes-Bier getrunken. Trauertag.

Dienstag, 6. Februar. Ruhiges, klares Wetter. Im Süden

über dem Horizont ein starker Sonnenschimmer, darüber Gelb, Grün und Hellblau, der ganze übrige Himmel tief ultramarinfarbig.

Als ich ihn betrachtete, suchte ich mich zu erinnern, ob der italienische Himmel jemals blauer sei; ich glaube es nicht. Seltsam, daß diese tiefe Farbe stets mit der Kälte zusammen auftritt. Wäre es vielleicht möglich, daß eine von nördlichern, klarern Regionen kommende Luftströmung in den obern Schichten trockenere und durchsichtigere Luft hervorbringt?

Die Farbe war heute so merkwürdig, daß man nicht umhin konnte, sie zu beachten. Ueberraschende Contraste bildeten das rothe Deckhaus der „Fram" und der weiße Schnee auf dem Zeltdach und in der Takelung. Eis und Hügel erschienen vollständig violett, wo sie dem Tageslichte abgewendet waren; diese Farbe zeigte sich besonders kräftig über den Schneefeldern auf den Eisschollen. Die Temperatur betrug —47° und —48° C. Es ist ein plötzlicher Uebergang von 70° C., wenn man aus dem Salon kommt, wo das Thermometer auf + 22° C. steht. Trotzdem findet man es, obwol dünn bekleidet und ohne Kopfbedeckung, nicht kalt und man kann sogar ungestraft den Messinggriff an der Thür oder das Stahltau an den Wanten erfassen.

Dagegen ist die Kälte sichtbar; der Athem ist, wenn er aus dem Munde kommt, wie Pulverrauch, und wenn man ausspuckt, steigt eine kleine Dampfwolke rund um die Feuchtigkeit aus dem Boden auf. Die „Fram" sondert stets Nebel ab, der vom Winde mit fortgetragen wird, und ein Mensch oder Hund kann schon aus weiter Ferne zwischen den Eishügeln und Ketten an der seinen Schritten folgenden Dunstsäule entdeckt werden.

Mittwoch, 7. Februar. Es ist außerordentlich, welch gebrechliches Ding die Hoffnung oder vielmehr die Stimmung des Menschen ist.

Heute Morgen war eine schwache Brise aus Nordnordost, nur 2 Meter in der Secunde, das Thermometer stand auf —49,6° C.,

und sofort ist die Stirn bewölkt und scheint es mir gleichgültig, wie wir wieder nach Hause kommen, wenn es nur bald ist. Ich nehme sogleich Land im Norden an, von wo diese kalten Winde mit klarer Atmosphäre, Frost und glänzendblauem Himmel herstammen, und gelange zu dem Schlusse, daß dieses ausgedehnte Land einen Kältepol mit einem beständigen Luftdruck-Maximum bilden muß, das uns durch nordöstliche Winde wieder südwärts drängt.

Gegen Mittag begann die Luft nebeliger zu werden, und meine Stimmung wurde weniger düster. Ohne Zweifel ist Südwind zu erwarten, doch ist die Temperatur dafür noch zu niedrig. Nunmehr steigt auch die Temperatur, sodaß wir uns jetzt auf den Wind verlassen können.

Und wirklich, heute Abend stellte er sich aus Südsüdwest ein; jetzt, um 12 Uhr, ist seine Geschwindigkeit 3,5 Meter, und die Temperatur ist auf —42° C. gestiegen. Das verspricht viel. Wir werden wol bald 81° erreichen. Das Land im Norden ist jetzt wieder verschwunden.

Bei Tisch hatten wir heute anstatt Bier Citronensaft mit Zucker, was allen zu schmecken schien; wir nennen das Getränk Wein und sind übereinstimmend der Ansicht, daß es besser ist als Apfelwein.

Heute Abend ist eine Wägung vorgenommen worden; die Zunahme ist in einigen Fällen noch immer beunruhigend. Einige haben im letzten Monat um ganze 2 Kilogramm zugenommen, so z. B. Sverdrup, Blessing und Juell, der mit 86,2 Kilogramm an Bord den Record hat. „So viel wie jetzt habe ich noch nie gewogen“, sagt Blessing, und ähnliches Fettansetzen ist auf der ganzen Linie zu constatiren.

Ja, es ist eine anstrengende Expedition, aber unsere Menus stehen stets in richtigem Verhältniß zu unsern Arbeiten. Heutiges Mittagsmahl: Knorr's Bohnensuppe, „Roastbeef im Schlafsack“ (Fleisch in Butterteig), Kartoffeln, Reis in Milch und eingemachte Preiselbeeren; gestriges Diner: Fisch au gratin (kleingehackte Fische) mit Kartoffeln, Kaninchen in Curry mit Kartoffeln und französischen Bohnen, geschmorte Heidelbeeren und Preiselbeeren mit Milch. Zum

Frühstück hatten wir gestern frisch gebackenes Weizenbrot, heute frisches Roggenbrot. Das sind Beispiele unserer gewöhnlichen Beköstigung.

Es ist genau, wie ich erwartet habe: ich höre den Wind jetzt in der Takelung heulen; es wird ein regelrechter Sturm werden nach den Begriffen, die wir hier von einem solchen haben.

Sonnabend, 10. Februar. Aus dem Winde, den wir neulich hatten, ist doch nichts Rechtes geworden. Aber wir hoffen, doch noch immer eine hübsche Strecke nach Norden zurückgelegt zu haben, und es war daher eine unwillkommene Ueberraschung, als die gestrige Beobachtung 79° 57′ nördlicher Breite ergab, 13 Minuten weiter südlich anstatt nördlicher.

Es ist ganz merkwürdig, wie leicht man sich an Enttäuschungen gewöhnt; aufs neue beginnt das sehnsüchtige Verlangen, und wieder erscheint die Erreichung des Zieles so fern, so zweifelhaft. Und dabei träume ich nachts jetzt gerade davon, daß wir westlich von Island aus dem Eise herauskommen. Die Hoffnung ist ein zu gebrechliches Fahrzeug, als daß man sich ihr anvertrauen könnte.

Heute unternahm ich eine weite erfolgreiche Fahrt mit den Hunden.

Sonntag, 11. Februar. Wir fuhren mit zwei Hundegespannen. Die Sache ging gut; die Schlitten kamen weit besser über das Eis hinweg, als ich angenommen hatte; sie sinken nicht tief in den Schnee ein. Auf flachem Eise können vier Hunde zwei Mann ziehen.

Dienstag, 13. Februar. Gestern eine weite Fahrt mit weißen Hunden nach Südwesten; heute noch weiter in derselben Richtung auf Schneeschuhen. Es ist eine gute, gesunde Uebung bei einer Temperatur von —42° bis —44° C. und schneidendem Nordwind.

Die Natur ist so schön und so rein, das Eis so fleckenlos weiß und die Lichter und Schatten des wachsenden Tages sind so wundervoll auf dem frisch gefallenen Schnee! Die schnee- und reifbedeckte Takelung der „Fram“ steigt weißglänzend zum funkelnden blauen Himmel empor. In Gedanken wendet man sich den Tagen des Schneeschuhlaufens in der Heimat zu.

Donnerstag, 15. Februar. Gestern war ich auf Schneeschuhen weiter im Nordosten, als ich je vorher gewesen war, doch konnte ich die Takelung des Schiffes immer noch über den Rand des Eises ragen sehen. Da das Eis in der genannten Richtung flach war, konnte ich schnell laufen.

Heute machte ich denselben Weg mit den Hunden. Ich untersuche die Gegend rings herum und denke über Zukunftspläne nach.

Was sind doch für übertriebene Nachrichten über die arktische Kälte im Umlauf! In Grönland war es kalt, und hier ist es auch nicht milder; die durchschnittliche Tagestemperatur beträgt jetzt 40° bis 42° C. unter Null.

Gestern war ich an den Beinen in gewöhnlicher Weise bekleidet: mit Unterbeinkleidern, Kniehosen, Strümpfen, Fries-Gamaschen, Schneesocken und Finnenschuhe; die Bekleidung des Oberkörpers bestand aus einem gewöhnlichen Hemd, Kragen aus Wolfsfell und einer Robbenfelljacke; ich schwitzte darin wie ein Pferd. Heute saß ich still und fuhr, nur bekleidet mit dünnen Beinkleidern über der gewöhnlichen Beinbekleidung und am Körper mit wollenem Hemde, Weste, gestrickter isländischer Wolljacke, Fries- und Robbenfelljacke.

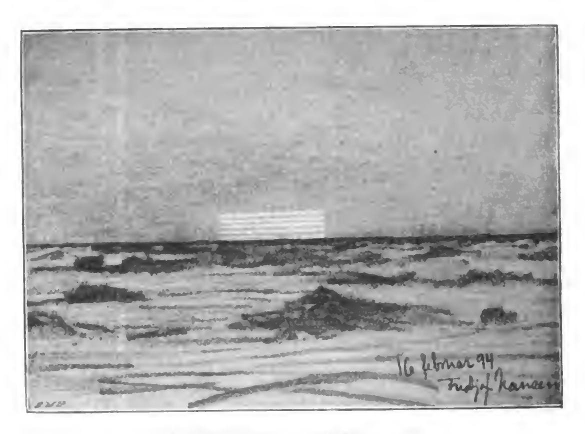
Ich fand die Temperatur ganz angenehm und schwitzte sogar heute ebenfalls ein wenig. Gestern wie heute hatte ich eine rothe Flanellmaske vor dem Gesicht, doch wurde sie mir zu warm, sodaß ich sie abnehmen mußte, obgleich ein bitterkalter Wind aus Norden wehte.

Dieser Nordwind hält noch immer an, zuweilen mit der Geschwindigkeit von 3, selbst 4 Meter, und doch scheinen wir nicht südwärts zu treiben; wir liegen auf ungefähr 80° nördlicher Breite. Was mag wol der Grund sein?

Jetzt zeigt sich jeden Tag etwas Eisdruck. Seltsam, daß das wieder beim Mondwechsel im Viertel der Fall ist.

Der Mond steht hoch am Himmel, und dabei ist jetzt auch Tageslicht. Bald wird die Sonne erscheinen; sobald dies eintritt, werden wir ein großes Fest feiern.

Freitag, 16. Februar. Hurrah! Eine Meridianhöhe ergibt 80° 1′ nördlicher Breite, sodaß wir also seit Freitag einige Minuten nach Norden gelangt sind, und zwar trotz des seit Montag beständig nördlichen Windes. Das ist etwas ganz Merkwürdiges. Kommt es, wie ich mir nach dem Aussehen der Wolken und dem leichten Nebel in der Luft schon die ganze Zeit gedacht habe, davon, daß im



Spiegelbild der Sonne am 16. Februar 1894.

Süden Südwind geherrscht hat, der die Drift des Eises nach dieser Richtung verhindert, oder sind wir endlich in den Bereich einer *Strömung* gelangt?

Der Schub, den wir neulich gegen die südlichen Winde nach Süden erhalten haben, war etwas Seltsames, und das Gleiche gilt auch von unserm Verbleiben an der Stelle, wo wir jetzt sind, trotz der nördlichen Winde. Es sieht aus, als ob neue Kräfte irgendwelcher Art in Thätigkeit wären.

Heute passirt wieder etwas Bemerkenswerthes, das darin besteht, daß wir um Mittag die Sonne oder, genauer gesagt, ein Bild der Sonne sehen, denn es war nur eine Spiegelung.

Der Anblick jenes glühenden Feuers, das gerade über dem äußersten Rande des Eises entzündet war, brachte einen seltsamen Eindruck hervor. Nach den enthusiastischen Beschreibungen, die viele Polarreisende von dem ersten Erscheinen dieses Lebensgottes nach der langen Winternacht geben, müßte der Anblick lauten Jubel hervorrufen, allein bei mir war das nicht der Fall. Wir hatten die Sonne erst in einigen Tagen zu sehen erwartet, sodaß ich eher ein Gefühl des Schmerzes, der Enttäuschung hatte, denn danach mußten wir weiter südwärts getrieben sein, als wir gedacht hatten.

Ich freute mich daher besonders, als ich entdeckte, daß es die Sonne selbst nicht sein könne. Die Luftspiegelung war anfänglich wie ein abgeplatteter glühendrother Feuerstreifen am Horizont; später wurden zwei Feuerstreifen daraus, einer über dem andern, mit einem dunkeln Raume dazwischen. Vom Großmaste aus sah ich vier oder gar fünf solcher Horizontallinien übereinander und alle von derselben Länge, ungefähr wie man sich eine mattrothe viereckige Sonne mit dunkeln Horizontalstreifen darauf vorstellen könnte.

Eine astronomische Beobachtung, die wir nachmittags anstellten, bewies uns, daß die Sonne in Wirklichkeit um Mittag 2° 22′ unter dem Horizont gestanden haben mußte. Wir können nicht erwarten, ihre Scheibe vor Dienstag über dem Eise zu sehen; es hängt mit der Strahlenbrechung zusammen, die in dieser kalten Luft sehr stark ist. Trotzdem veranstalteten wir heute Abend auf Grund des Erscheinens ihres Bildes eine kleine Sonnenfeier und hatten einen Schmaus von Feigen, Bananen, Rosinen, Mandeln und Honigkuchen.

Sonntag, 18. Februar. Gestern lief ich auf Schneeschuhen ostwärts und fand eine gute Bahn für Schneeschuhe und Schlitten bis hinaus zu den flachen Schollen, die sich in jener Richtung befinden. Anfänglich, zwischen den Eishügeln und Eisgraten, ist es ein ziemlich

mühseliges Stück Arbeit; dann gelangt man aber auf die großen weiten Ebenen, die sich meilenweit nach Norden, Osten und Südosten auszudehnen scheinen.

Heute fuhr ich mit acht Hunden hin; das Fahren geht jetzt ganz vortrefflich. Einige der andern folgten auf Schneeschuhen.

Noch immer nördlicher Wind. Das ist eine langweilige Geschichte. Doch haben wir klares, helles Wetter. —

Das ist alles sehr schön. Wir laufen Schneeschuhe, fahren Schlitten, lesen zur Belehrung und zur Unterhaltung, schreiben, stellen Beobachtungen an, spielen Karten, plaudern, rauchen, spielen Schach, essen und trinken, aber trotz alledem ist es auf die Länge ein verwünschtes Leben — wenigstens kommt es mir zu zeiten so vor.

Wenn ich auf das Bild blicke, das mein schönes Heim in der Abendbeleuchtung, mein Weib im Garten stehend darstellt, so halte ich es für unmöglich, das Leben hier noch viel länger fortzusetzen. Aber nur die unbarmherzigen Schicksalsmächte wissen, wann wir dort wieder beisammen stehen, die ganze Süßigkeit des Lebens wieder fühlen, wann wir über den lächelnden Fjord blicken werden und....

Ziehe ich alles in Berücksichtigung, so halte ich, wenn ich ganz ehrlich sein soll, dies für eine ganz verteufelte Lage der Dinge.

Wir sind jetzt auf 80° nördlicher Breite, im September waren wir auf 79°; das ist — sage und schreibe — *ein* Grad in fünf Monaten. Wenn wir mit derselben Geschwindigkeit weiter gehen, werden wir in 45 oder vielleicht 50 Monaten am Pol und in 90 oder 100 Monaten auf 80° nördlicher Breite auf der andern Seite des Pols sein, vermuthlich mit der Aussicht, daß wir in weitern ein bis zwei Monaten aus dem Eise heraus und nach Hause gelangen. Im besten Falle werden wir, wenn es so wie jetzt weiter geht, *in acht Jahren wieder zu Hause sein!*

Mir fällt ein, daß Professor Brögger vor meiner Abreise, als ich in meinem Garten kleine Büsche und Bäume für zukünftige Generationen pflanzte, schrieb, niemand wisse, wie lange Schatten diese

Bäume dann werfen würden, wenn ich zurückkäme. Nun, sie liegen jetzt unter dem Winterschnee, werden aber im Frühjahr wieder sprießen und wachsen — wie oft wol?

O, zu zeiten erdrückt diese Unthätigkeit einem wahrlich den Geist! Das Leben erscheint so dunkel wie die Winternacht draußen; nirgends Sonnenschein, höchstens in der Vergangenheit und in der weit, weit entfernten Zukunft. Mir ist, als müsse ich diesen Bann der Erstarrung, diese Trägheit durchbrechen und Raum finden für meine Thatkraft.

Kann nicht etwas passiren? Könnte nicht ein Orkan kommen, all dieses Eis aufreißen und es in hohen Wogen in Bewegung setzen wie das offene Meer? Laßt uns in Noth kommen, laßt uns um unser Leben kämpfen — aber laßt uns nur vorwärts kommen!

Aber den unthätigen Zuschauer spielen zu müssen, keine Hand rühren zu können, um uns selbst vorwärts zu helfen, das ist grauenhaft. Es bedarf einer zehnmal größern Geistesstärke, stillzusitzen, seinen eigenen Theorien zu vertrauen und die Natur walten zu lassen, ohne selbst auch nur das Geringste zur Erreichung des Zieles thun zu können, als auf seine eigenen Kräfte zu bauen — das ist nichts, wenn man ein paar starke Arme hat. —

Hier sitze ich nun und jammere wie ein altes Weib. Habe ich das alles nicht gewußt, bevor ich aufbrach? Die Dinge sind nicht schlimmer gegangen, als ich erwartet hatte, im Gegentheil eher besser. Wo ist nun die erhabene Hoffnungsfreudigkeit, die mit dem Tage und der Sonne wuchs? Wo sind jetzt die stolzen Phantasien, die jungen Adlern gleich zu einer glänzenden Zukunft emporstiegen? Wie flügellahme nasse Krähen verlassen sie das sonnenbeleuchtete Meer und verbergen sich in den nebeligen Sümpfen der Verzagtheit. Vielleicht wird mit dem Südwind alles wiederkommen; aber nein — ich muß gehen und wieder einen der alten Philosophen durchstöbern. —

Heute Abend findet ein wenig Eisdruck statt, und eine soeben angestellte Beobachtung scheint eine Drift von 3 Minuten nach Süden anzudeuten.

11 Uhr abends. Eispressung in der Rinne achteraus. Das Eis kracht und preßt sich gegen das Schiff und erschüttert es.

Montag, 19. Februar. Nochmals möge es gesagt sein, daß die Nacht gerade vor der Dämmerung am dunkelsten ist. Heute begann der Wind aus Süden zu wehen und erreichte die Geschwindigkeit von 4 Meter in der Secunde.

Am Morgen nahmen wir Eisbohrungen vor und fanden, daß das Eis an der Backbordseite 1,875 Meter dick und mit einer Schneeschicht von ungefähr 4 Centimeter bedeckt war. Vorn war das Eis 2,08 Meter dick, doch waren hiervon mehrere Centimeter Schnee. Man kann das für einen ganzen Monat kein großes Wachsthum nennen, wenn man bedenkt, daß die Temperatur bis 50° C. unter Null gesunken war.

Heute sowol als gestern haben wir wieder das Spiegelbild der Sonne gesehen; heute stand es hoch über dem Horizont und schien beinahe die Form einer runden Scheibe anzunehmen. Einige behaupteten, sie hätten den obern Rand der Sonne selbst gesehen; Peder und Bentsen wollten mindestens die Hälfte der Sonnenscheibe beobachtet haben, und Juell und Scott-Hansen erklärten, sie sei ganz über dem Horizont gewesen. Ich fürchte, es ist schon so lange her, seitdem sie die Sonne gesehen haben, daß sie ganz vergessen haben, wie sie aussieht.

Dienstag, 20. Februar. Großer Sonnenfesttag heute, aber ohne Sonne. Wir sind sicher, daß wir sie sehen müßten, — wenn keine Wolken am Horizont wären. Wir wollten uns jedoch nicht um unsere Festlichkeit betrügen lassen und können ja, wenn wir die Sonne wirklich zum ersten mal sehen, die Gelegenheit benutzen und ein zweites Fest feiern.

Mit einem großen Scheibenschießen fingen wir morgens an;

dann hatten wir ein Diner von drei bis vier Gängen und „Fram-Wein" alias Citronensaft, Kaffee und später „Fram-Kuchen"; abends Ananas, Kuchen, Feigen, Bananen und Confect. Dann klettern wir mit dem Gefühl in die Kojen, daß wir uns beim Essen übernommen haben, während ein halber Sturm aus Südost uns nordwärts treibt.

Die Mühle ist den ganzen Tag in Gang gewesen, und wenn die richtige Sonne zu unserm Feste auch nicht erschien, so leuchtete uns dafür unsere Salon-Sonne mittags und abends bei Tische.

Großes Gesichtswaschen aus Anlaß des Tages. Guter Gott, wohin soll das noch führen! Mehrere von uns sehen aus wie Mastthiere, und die Rundung von Juell's Backen und Leib beginnt besorgnißerregend zu werden.

Als ich ihn heute im Profil betrachtete, dachte ich darüber nach, wie er es wol machen würde, einen solchen Körper über das Eis zu schleppen, wenn wir eines schönen Tages das Schiff verlassen müßten. Wir müssen jetzt daran denken, eine Zeit lang schmale Rationen zu geben.

Mittwoch, 21. Februar. Der Südwind hält an. Heute nahm ich die Sacknetze auf, die wir vorgestern ausgelegt haben; in dem obern, welches nahe der Oberfläche gehangen hatte, fanden sich hauptsächlich Flohkrebse, in dem Murray'schen Netz, das sich in ungefähr 90 Meter Tiefe befunden hatte, waren mannigfache andere kleine Crustaceen und sonstige kleine Thiere, die so stark phosphorescirten, daß der Inhalt des Netzes, den ich bei Lampenlicht in der Küche ausgeleert hatte, wie glühende Kohlen aussah.

Zu meinem Erstaunen wies die Leine des Netzes nach Nordwesten, obgleich wir nach dem Winde eine starke Drift nach Norden haben müßten. Um die Sache aufzuklären, ließ ich das Netz nachmittags wieder hinab, aber kaum war es eine kleine Strecke unter das Eis gekommen, als die Leine wieder nach Nordwesten zeigte, worauf sie den ganzen Nachmittag diese Richtung beibehielt.

Wie läßt sich diese Erscheinung erklären? Ist es möglich, daß

wir uns trotz allem in einer nordwestlich setzenden Strömung befinden? Die Zukunft wird dies hoffentlich erweisen. Wir können hier zwei Kompaßstriche ($22\frac{1}{2}°$) als Declination rechnen, sodaß die Strömung in solchem Falle nach rechtweisend Nordnordwest führen würde.

Im Eise scheint starke Bewegung zu sein; es hat sich an mehrern Stellen geöffnet und Kanäle gebildet.

Donnerstag, 22. Februar. Die Netzleine hat den ganzen Tag nach Westen gezeigt; jetzt, nachmittags, geht sie senkrecht auf und nieder, wir liegen also vermuthlich still.

Der Wind flaute heute ab, bis es nachmittags ganz windstill war. Dann kam eine schwache Brise aus Südwest und West durch, und abends setzte endlich der schon so lange gefürchtete Nordwester ein. Um 9 Uhr abends wehte es ziemlich schwer aus Nordwest.

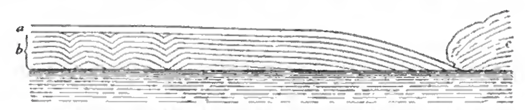
Eine nachmittags angestellte Beobachtung der Capella scheint zu ergeben, daß wir auf alle Fälle nicht nördlicher als 80° 11′ stehen, und zwar trotz fast viertägigem südlichem Wind. Was mag das wieder zu bedeuten haben? Ist unter dem Eise Todtwasser vorhanden, das uns verhindert, vorwärts oder rückwärts zu gelangen?

Gestern ist das Eis an der Steuerbordseite bis über die Bärenfalle hinaus geborsten; die Stärke des festen Eises der Scholle betrug 3,45 Meter, doch hatte sich darunter noch anderes Eis zusammengeschoben. Wo die Scholle quer durchgebrochen war, zeigte sie deutliche Schichtung, die an die Schichtenlage der Gletscher erinnerte; selbst die dunklern und schmutzigern Schichten waren vorhanden, und zwar wurde die Farbe hier durch bräunlichrothe Organismen hervorgebracht, die das Wasser bewohnen und von denen ich schon früher Exemplare gefunden hatte. An mehrern Stellen waren die Schichten gebogen und geknickt, genau in derselben Weise wie die geologischen Schichten, welche die Erdkruste bilden.

Sie waren zweifellos infolge des horizontalen Druckes im Eise zur Zeit der Eispressung entstanden, was hauptsächlich an einer

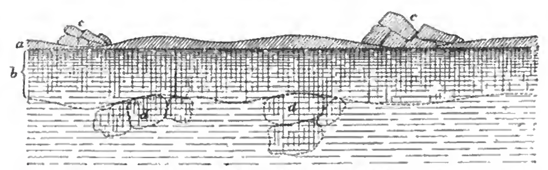
Stelle, in der Nähe eines während der letzten Eispressung gebildeten ungeheuern Hügels, zu erkennen war. Hier sahen die Schichten ungefähr so aus, wie sie auf der untenstehenden Zeichnung dargestellt sind.*

Es war auffällig, wie diese Scholle von über 3 Meter Dicke zu großen Wogen gebogen war, ohne zu brechen. Das war offenbar durch Druck geschehen und besonders deutlich in der Nähe der durch die Pressungen entstandenen Ketten (c) wahrnehmbar, die die Scholle so weit hinabgezwängt hatten, daß ihre Oberfläche (a) mit der



a. Schneeschicht; b. Eis. Rechts ein Eisrücken, der die Scholle niederdrückt.

Schichtung des Treibeises.



a. Eis über Wasser; b. Eis unter Wasser; c. Eisrücken; d. Eisstücke, die unter die Scholle gepreßt wurden.

Biegung des Eises.

Wasserlinie gleichlag, während sie an andern Stellen ungefähr einen halben Meter über dieser lag und hier durch das unten zusammengeschobene Eis (d) in die Höhe getrieben worden war. Alles das beweist, wie außerordentlich elastisch die Schollen trotz der Kälte sind; die Temperatur des Eises an der Oberfläche muß zur Zeit dieser Pressungen —20° bis —30° C. gewesen sein. An vielen Stellen war die Biegung so stark gewesen, daß die Scholle geborsten war. Oft waren die Risse mit losem Eise bedeckt, sodaß man sehr leicht

* Trotz dieser Schichtenbiegung blieb die Oberfläche des Eises und Schnees eben.

hineinfallen konnte, genau wie beim Ueberschreiten eines gefährlichen Gletschers.

Sonnabend, 24. Februar. Die heutige Beobachtung versetzt uns auf 79° 54′ nördlicher Breite und 132° 57′ östlicher Länge. Sonderbar, daß wir so weit südlich gekommen sind, obwol der nördliche und nordwestliche Wind nur einen Tag geweht hat.

Sonntag, 25. Februar. Es sieht aus, als ob das Eis jetzt wieder ostwärts treibe. O, ich sehe Bilder vom Sommer, von grünen Bäumen und murmelnden Bächen vor mir; ich lese vom Leben der Senner, vom Leben im Gebirge, und es wird mir weh ums Herz, ich fühle mich entnervt. Weshalb gerade jetzt bei solchen Dingen weilen? Es wird noch Jahr und Tag dauern, bis wir all das wiedersehen werden.

Wir kommen mit der jämmerlichen Geschwindigkeit einer Schnecke vorwärts, aber nicht mit derselben Sicherheit wie sie. Wir führen unser Haus mit; aber was wir an einem Tage vollbracht haben, wird am nächsten wieder zerstört.

Liv's Stern hat uns verlassen, aber der Heimatstern leuchtet immer noch. Kräftiges Nordlicht am Abend von lebhaft kirschrother Farbe, ein Strahlenzelt, das vom südlichen Himmel aus zur Krone im Zenith strebt. Ja, das Nordlicht ist und bleibt wunderbar!

Montag, 26. Februar. Wir treiben nach Nordosten; es weht ein fürchterlicher Schneesturm. Der Wind hat zuweilen eine Geschwindigkeit von mehr als 11 Meter in der Secunde; er heult in der Takelung und pfeift über das Eis, und das Schneetreiben ist so stark, daß jemand ganz in der Nähe umkommen könnte.

Wir sitzen und horchen auf das Heulen im Schornstein und in den Ventilatoren, als ob wir uns zu Hause in Norwegen befänden. Die Flügel der Windmühle drehten sich so geschwind, daß wir sie kaum unterscheiden konnten; wir mußten sie aber heute Abend anhalten, weil die Batterien gefüllt waren, und banden die Flügel fest, damit der Wind sie nicht zertrümmere.

Dies ist der stärkste Wind, den wir den ganzen Winter gehabt haben. Wenn irgendetwas das Eis aufrütteln und uns nordwärts treiben kann, so müßte er es thun. Allein das Barometer fällt zu schnell; wir werden bald wieder Nordwind bekommen. Die Hoffnung hat mich zu oft enttäuscht; sie besitzt keine Spannkraft mehr, und der Sturm macht keinen großen Eindruck auf mich. Ich sehe dem Frühjahr und Sommer entgegen, ungewiß, welche Veränderungen sie bringen werden.

Aber die Polarnacht, die gefürchtete arktische Nacht, ist vorüber, und wir haben wieder Tageslicht. Mit dem Licht ist es aber doch seltsam. Wir hatten gedacht, daß es hier unten, wenn die Glühlampen brannten, wie wirklicher Tag sei; kommt man jetzt aber aus dem Tageslicht herunter, so hat man, auch wenn alle brennen, den Eindruck, als ob man in einen Keller steige. Wenn die Bogenlampe wie heute den ganzen Tag gebrannt hat, dann ausgelöscht und durch Glühlampen ersetzt wird, ist die Wirkung beinahe die gleiche.

Dienstag, 27. Februar. Drift nach Ostsüdost. Mein Pessimismus war berechtigt. Fast den ganzen Tag hat starker Westwind geweht; das Barometer steht niedrig, hat aber begonnen, in unregelmäßiger Weise zu steigen. Die Temperatur ist die höchste, die wir den ganzen Winter gehabt haben; der höchste Stand war heute —9,7° C. Um 8 Uhr abends stand das Thermometer auf —22° C. Die Temperatur steigt und fällt fast genau in umgekehrter Weise wie das Barometer.

Die heutige Nachmittagsbeobachtung versetzt uns auf ungefähr 80° 10′ nördlicher Breite.

Mittwoch, 28. Februar. Schönes Wetter heute, fast windstill, und die Temperatur nur ungefähr —26° bis —30° C. Im Süden befinden sich Wolken, sodaß von der Sonne nicht viel zu sehen ist, aber es ist schon wundervoll lange hell.

Sverdrup und ich machten nach dem Mittagessen eine Fahrt auf Schneeschuhen, das erste mal, daß wir in diesem Jahre etwas Derartiges am Nachmittag unternehmen konnten.

Gestern und heute versuchten wir zu pumpen; es mußte etwas Wasser im Schiffe sein, jedoch wollte die Pumpe nicht anschlagen, obwol wir es mit warmem Wasser und Salz versuchten. Möglicherweise ist das Wasser um die Pumpe gefroren, vielleicht ist auch gar keins im Schiffe. Im Maschinenraum hat sich seit länger als einem Monat kein Wasser gezeigt, und auch in den Vorraum kommt keins, namentlich jetzt, da der Bug durch die Eispressungen in die Höhe gehoben worden ist; wenn überhaupt, kann also nur wenig Wasser im Schiffe sein. Das Dichtwerden des Schiffes muß hauptsächlich der Kälte zugeschrieben werden.

Heute Abend hat der Wind wieder aus Südsüdwest zu wehen begonnen, und das Barometer fällt, woraus man schließen sollte, daß guter Wind herannaht; das Hoffnungsbarometer geht aber noch nicht über seinen normalen Stand hinauf. Am Abend nahm ich in der Küche ein Bad in einer Blechwanne; sauber gewaschen fühlt man sich wieder mehr als menschliches Wesen.

Donnerstag, 1. März. Wir liegen beinahe still. Schönes, mildes Wetter, nur —19° C., Himmel bedeckt, leichter Schneefall und schwacher Wind.

Wir versuchten heute zu lothen, nachdem wir unsere Hanfleinen mit einem einzelnen Strange von einer Stahltrosse verlängert hatten; letzterer riß aber mit dem Lothe ab. Wir befestigten ein neues Loth und ließen die ganze Leine, etwa 3475 Meter, auslaufen, ohne, soweit wir beobachten konnten, Grund zu bekommen. Beim Einholen brach die Stahlleine nochmals. Das Resultat ist also: kein Grund und der Verlust von zwei Lothen von je 50 Kilogramm, die in der Tiefe blieben; der Himmel weiß, ob sie den Grund schon erreicht haben. Ich glaube nun fast, Bentsen hat recht, der behauptet, die Erdachse habe ein Loch und wir hätten darin zu lothen versucht.

Freitag, 2. März. Die jungen Hunde haben sich bisjetzt im Kartenzimmer aufgehalten und dort soviel Unheil wie möglich angerichtet, indem sie Hansen's Instrumentenkasten, die Schiffsjournale u. s. w.

angeknabbert haben. Gestern wurden sie zum ersten mal an Deck gebracht, und heute sind sie den ganzen Morgen dort gewesen. Sie zeigen sich sehr wißbegierig, da sie alles untersuchen und sich besonders für das Innere aller Hundehäuser in dieser neuen großen Stadt interessiren.

Sonntag, 4. März. Die Drift geht noch immer stark nach Süden. Heute haben wir wieder nordwestlichen Wind, aber nicht mehr ganz so viel.

Ich erwartete, daß wir eine weite Strecke nach Süden getrieben sein würden, allein die Nachmittagsbeobachtung ergibt 79° 54′ nördlicher Breite. Wir müssen also in den letzten Tagen, ehe dieser Wind eintrat, ziemlich weit nach Norden gekommen sein. Gestern und heute war das Wetter unangenehm, denn —37° und —38° C. bei einer Windgeschwindigkeit von zuweilen bis zu 11,5 Meter in der Secunde muß entschieden kühl genannt werden. Merkwürdig, daß die nördlichen Winde jetzt Kälte und die südlichen Wärme bringen; zu Anfang des Winters war das Umgekehrte der Fall.

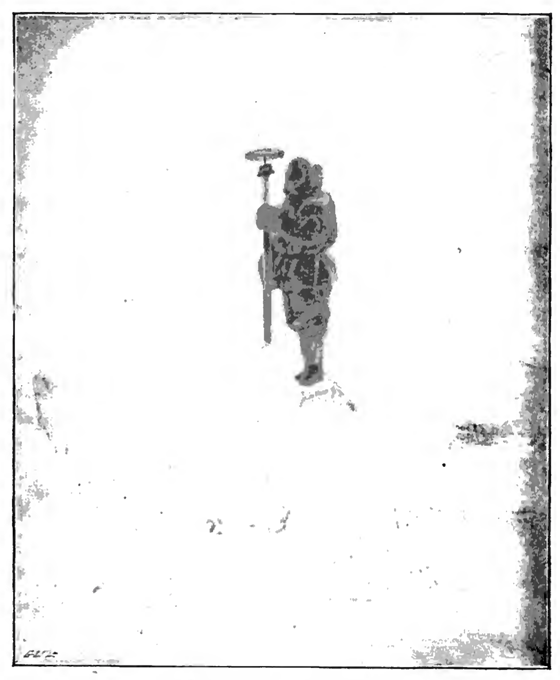
Montag, 5. März. Sverdrup und ich sind auf Schneeschuhen eine weite Strecke nach Nordosten gewesen. Die Bahn war in gutem Zustande, da der Wind den Schnee schön umhergewirbelt und, soweit der spärliche Vorrath davon dies gestattete, die zusammengeschobenen Eisgrate bedeckt hat.

Dienstag, 6. März. Keinerlei Drift. Heute war ein bitterkalter Tag (—44° bis —46° C.) und Wind bis zu 5,8 Meter Geschwindigkeit. Das war eine gute Gelegenheit, sich Hände und Gesicht zu erfrieren, und einer oder zwei von uns haben sie auch benutzt.

Stetiger Nordwestwind. Was den Wind anlangt, so beginne ich, gleichgültig zu werden. Heute photographirte ich Johansen am Anemometer; während der Aufnahme erfror ihm die Nase.

Abends fand wieder allgemeines Wiegen statt. Diese Procedur wird als ein sehr interessantes Schauspiel angesehen; wir stehen dabei und passen erwartungsvoll auf, ob einer zu- oder abgenommen hat.

Diesmal haben die meisten etwas verloren. Vielleicht, weil sie aufgehört haben, Bier zu trinken, und jetzt Citronensaft zu sich nehmen? Nur Juell schreitet unermüdlich fort, es sind nun schon 400 Gramm.



Johansen liest das Anemometer ab.

Unserm Doctor geht es in dieser Beziehung ebenfalls recht gut; doch weist er heute nur ein Mehrgewicht von 300 Gramm auf. In anderer Hinsicht ist der Arme an Bord schlecht daran — kein Mensch

will krank werden. In der Verzweiflung hat er sich gestern selbst Kopfschmerzen zugelegt, konnte sich aber helfen, sodaß sie nicht über die Nacht hinaus andauerten. In neuerer Zeit hat er sich mit dem Studium der Hundekrankheiten beschäftigt; vielleicht findet er dabei eine einträglichere Praxis.

Donnerstag, 8. März. Südliche Drift. Sverdrup und ich machten auf Schneeschuhen eine hübsche Fahrt nach Norden und Westen. Der Schnee war infolge der Winde in vortrefflichem Zustande; man fliegt dahin wie Distelwolle vor dem Sturm und kann überall fortkommen, selbst über die schlimmsten Eisrücken hinweg.

Das Wetter war schön, die Temperatur nur — 39° C.; aber heute Abend war es wieder bitterkalt (— 48,5° C.), bei einer Windgeschwindigkeit von 5—8 Meter.

Es ist dann eine keineswegs angenehme Arbeit, auf der Windmühle zu stehen und die Segel zu reffen oder einzunehmen; das bringt schmerzende Fingernägel und manchmal auch erfrorene Wangen ein, aber es muß geschehen und wird auch ausgeführt.

Bei Tage haben wir jetzt reichlich „Mühlenwind" — es ist nun die dritte Woche, daß wir elektrisches Licht haben —, aber es ist sehr schlimm, daß es immer dieser Nord- und Nordwestwind sein muß; der Himmel weiß, wann er einmal aufhören wird.

Sollte im Norden von uns Land sein? Wir treiben in bedenklicher Weise nach Süden. Es ist schwer, dabei Vertrauen zu behalten; aber, kommt Zeit, kommt Rath.

Nach einer langen Ruhepause erfuhr das Schiff heute Nachmittag wieder eine Erschütterung. Ich ging an Deck. Eine Eispressung fand in einer Rinne gerade vor dem Buge statt. Da Neumond war, hätten wir sie jetzt wol erwarten können, aber wir haben uns nun daran gewöhnt, an Springfluten überhaupt nicht mehr zu denken, weil sie in letzterer Zeit so wenig Wirkung ausgeübt haben. Selbstverständlich mußten sie jetzt besonders stark sein, da die Tag- und Nachtgleiche herannaht.

Freitag, 9. März. Heute Morgen wies die Netzleine ein wenig nach Südwesten, wohingegen das Tau, an welchem ein Käse im Wasser zum Aufthauen unter dem Eise hing, nach der entgegengesetzten Richtung zu zeigen schien. Haben wir jetzt eine südliche Strömung mit dem Winde? Hm, in diesem Falle müßte etwas passiren. Oder ist es vielleicht nur die Gezeitenströmung, die in dieser Richtung einsetzt?

Immer noch derselbe nördliche Wind; wir treiben stetig nach Süden. Das ist also die Veränderung, welche, wie ich gehofft hatte, die Tag- und Nachtgleiche im März uns bringen sollte!

Wir haben seit länger als vierzehn Tagen nördliche Winde gehabt; ich kann mir daher nicht länger verheimlichen, daß ich traurig zu werden anfange. Ruhig und langsam, aber unbarmherzig wird eine Hoffnung nach der andern zertrümmert und .... habe ich nicht das Recht, ein wenig traurig zu sein?

Ich sehne mich unaussprechlich nach der Heimat. Vielleicht treibe ich von derselben weiter weg, vielleicht auch näher an sie heran; jedenfalls ist es aber nicht sehr tröstlich, wenn man sieht, wie die Verwirklichung der Pläne in dieser langwierigen, tödlich einförmigen Weise immer wieder verzögert, wenn nicht ganz vernichtet wird.

Die Natur geht leidenschaftslos ihren Jahrtausende alten regelmäßigen Kreislauf; Winter und Frühling lösen einander ab, der Frühling entschwindet, der Herbst kommt und findet uns in demselben chaotischen Wirrwarr tollkühner Pläne und zertrümmerter Hoffnungen. Es ist wie bei dem Rad, das sich dreht; bald ist das eine, bald das andere oben. Zwischendurch jedoch rührt die Erinnerung sanft ihre Silbersaiten — bald klingt es laut wie ein tosender Wasserfall, bald leise und sanft wie süße Musik in weiter Ferne.

Hier stehe ich und schaue hinaus auf diese trostlose Eisfläche mit ihren Ebenen, ihren Höhen und Thälern, die sich durch den Eisdruck infolge der wechselnden Gezeitenströmungen des Winters gebildet haben;

die Sonne bescheint sie jetzt mit ihren heitern Strahlen. In der Mitte liegt die „Fram“, unbeweglich eingeschlossen. Wann wirst du, mein stolzes Schiff, wieder frei im offenen Wasser schwimmen?

Ich schau' dich an, und Wehmuth
Schleicht mir ins Herz hinein.

Mit diesen auf unbekannten Bahnen treibenden Eismassen haben sich eines armseligen Menschenkinds Gedanken so lange zu schaffen gemacht, bis es ein ganzes Volk in Bewegung gesetzt hat, um ihm zu ermöglichen, seinen Weg dorthin zu nehmen, ein Volk, das seine Kräfte für andere Aufgaben wohl brauchen konnte. Zu welchem Zwecke der ganze Lärm? Wären die Berechnungen nur richtig, so würden diese Eisschollen herrliche, nein, unwiderstehliche Bundesgenossen sein. Wenn aber ein Fehler in der Rechnung gewesen ist, dann ist es nicht so angenehm, wenn man mit ihnen zu thun hat. Und wie oft stellt sich eine Rechnung als richtig heraus? — Aber wenn ich jetzt frei wäre? Nun dann, dann würde ich alles wiederholen, von demselben Ausgangspunkte aus. Man muß ausharren, bis man richtig rechnen lernt.

Ich lache über den Skorbut! Kein besseres Sanatorium als das unserige.

Ich lache über die Macht des Eises; wir leben wie in einer uneinnehmbaren Burg.

Ich lache über die Kälte; sie ist nichts.

Ueber die Winde aber lache ich nicht; sie sind alles; sie beugen sich vor keines Menschen Willen.

Weshalb sich aber immer mit der Zukunft quälen? Weshalb sich Sorgen darüber machen, ob man vorwärts oder rückwärts treibt? Weshalb nicht sorglos die Tage vorübergleiten lassen wie einen friedlich fließenden Fluß? Hin und wieder kommt eine Stromschnelle, die den trägen Lauf etwas beschleunigt.

O, welch wunderliche Einrichtung ist doch das Leben! Ein ewiges Vorwärtsjagen — immer vorwärts — nach welchem Ziele?

Und dann kommt der Tod und macht allem ein Ende, ehe das Ziel erreicht ist.

Heute machte ich eine weite Tour auf Schneeschuhen. Eine kleine Strecke nach Norden befanden sich zahlreiche neugebildete Rinnen und Eisrücken, die schwer zu überschreiten waren. Jedoch Geduld überwindet alles, und bald erreichte ich eine weite Ebene, wo sich prachtvoll laufen ließ.

Es war jedoch ziemlich kalt, —47° und —48° C. bei 5 Meter Geschwindigkeit des Nordnordostwindes, der sich mir aber nicht sehr fühlbar machte.

Es ist gesund und genußreich, bei solchem Wetter draußen zu sein. Ich trage meine gewöhnliche Kleidung, wie ich sie zu Hause auch anlegen könnte, dazu Jacke aus Robbenfell und leinene Ueberhosen, sowie eine Halbmaske zum Schutze von Stirn, Nase und Wangen.

Heute war in verschiedenen Richtungen ziemlich viel Eispressung. Sehr merkwürdig, die Mittagshöhe ergab für uns die Breite von 79° 45′; wir sind also in den vier Tagen seit dem 4. März nur 8 Minuten südwärts getrieben. Diese langsame Drift trotz der starken Winde ist bemerkenswerth. Wenn im Norden Land wäre?

Ich fange an, mehr und mehr mit dieser Möglichkeit zu rechnen. Land im Norden würde sofort erklären, weshalb wir nicht nach Norden und so langsam nach Süden treiben. Möglicherweise kann es aber auch von dem Umstand herrühren, daß das Eis so dicht zusammengeschoben und so dick und massiv gefroren ist. Mich nimmt es wunder, daß wir so viel Nordwest- und fast gar keinen Nordostwind haben, obwol man den letztern nach der Drehung der Erde eigentlich erwarten könnte. Thatsächlich dreht sich der Wind nur zwischen Nordwest und Südost, statt zwischen Südwest und Nordost, wie es sein sollte. Wenn dort kein Land ist, weiß ich keine befriedigende Erklärung dafür zu finden, wenigstens bezüglich dieser nordwestlichen Richtung.

Erstreckt sich Franz-Joseph-Land ostwärts oder nordwärts oder

dehnt sich von dort eine fortgesetzte Reihe von Inseln in der einen oder andern dieser beiden Richtungen aus? Es ist keineswegs unmöglich. Sobald die Oesterreicher weit genug nach Norden gekommen waren, hatten sie vorherrschend Winde aus Nordost, während wir nordwestliche Winde haben. Liegt der Kern dieser Landmasse im Norden, in der Mitte zwischen unserm Meridian und dem ihrigen? Ich kann mir kaum denken, daß diese merkwürdig kalten Winde aus Norden einzig dadurch entstehen, daß sie über ein eisbedecktes Meer wehen.

Wenn dort thatsächlich Land ist und wir bekommen es zu fassen, dann würden alle unsere Sorgen vorüber sein. Allein niemand weiß, was die Zukunft bringen mag, und es ist vielleicht auch besser, daß man es nicht weiß.

Sonnabend, 10. März. Die Leine zeigt Drift nach Norden; jetzt, nachmittags, hat sich auch eine leichte südliche Brise eingestellt. Wie gewöhnlich hat es mir gut gethan, meine Niedergeschlagenheit zu Papier zu bringen und sie dadurch los zu werden. Heute bin ich wieder guten Muthes und kann mich aufs neue glücklichen Träumen hingeben von einem großen, hohen Lande im Norden mit Bergen und Thälern, wo wir am Fuße der Bergwand sitzen, uns in der Sonne braten lassen und den Frühling erwarten können. Auf seinem Inlandeis machen wir den Weg bis hinauf zum Pole selbst.

Sonntag, 11. März. Schneeschuhfahrt nach Norden; Temperatur —50° C., Geschwindigkeit des Nordnordostwindes 3 Meter. Die Kälte machte sich uns nicht sehr fühlbar. Nur für Unterleib und Oberschenkel war sie ziemlich schlimm, da niemand von uns „Windhosen“* angelegt hatte und wir, wie sonst, gewöhnliche wollene Hosen und Unterhosen trugen. Für den Oberkörper hatten wir ein

* Diesen Namen gaben wir leichten Beinkleidern aus dünnem, dichtem Baumwolltuche, die wir zum Schutz gegen Wind und Schnee trugen.

Hemd, einen Kragen aus Wolfsfell oder einen gewöhnlichen wollenen Anzug mit einer leichten Jacke aus Seehundsfell darüber.

Zum ersten mal in meinem Leben fühlte ich, daß ich an den Schenkeln fror, namentlich gerade über dem Knie und an der Kniescheibe. Meine Gefährten litten in derselben Weise. Es war dies, nachdem wir lange Zeit gegen den Wind gelaufen waren. Wir rieben die Beine ein bischen, worauf sie bald wieder warm wurden; sie würden uns jedoch wahrscheinlich bös erfroren sein, wenn wir noch viel weiter gelaufen wären, ohne darauf zu achten. In anderer Beziehung hatten wir nicht die geringsten Beschwerden von der Kälte; im Gegentheil fanden wir die Temperatur ganz angenehm, und ich bin überzeugt, daß ein um 10°, 20° selbst 30° niedrigerer Stand derselben auch nicht unerträglich gewesen wäre.

Seltsam, wie sich das Empfindungsvermögen des Menschen ändert. Zu Hause empfinde ich es unangenehm, wenn ich bei einigen 20° Kälte, auch bei windstillem Wetter, aus der Thür trete. Hier aber finde ich es auch nicht kälter, selbst wenn ich bei 50° Kälte und Wind draußen bin. Sitzt man zu Hause im warmen Zimmer, so bekommt man übertriebene Begriffe von der Schrecklichkeit der Kälte. Sie ist wirklich nicht im mindesten schrecklich; wir alle befinden uns sehr wohl dabei, obwol der eine oder andere von uns manchmal, wenn starker Wind weht, einen weniger langen Spaziergang macht und der Kälte wegen sogar wieder umkehrt; doch geschieht das nur, wenn man leicht bekleidet ist und keine Windkleider angelegt hat.

Heute Abend haben wir —51,2° C. und Nordnordostwind mit 4,4 Meter Geschwindigkeit. Glänzendes Nordlicht im Süden. Selbst um Mitternacht ist schon sehr merkbare Dämmerung.

Montag, 12. März. Langsame Drift nach Süden. Unternahm allein eine weite Schneeschuhfahrt nach Norden. Heute hatte ich Windhosen an, fand sie aber fast zu warm. Morgens hatten wir —51,6° C. und Nordwind von ungefähr 4 Meter Geschwindigkeit; um Mittag war es einige Grade wärmer. Uff, dieser Nordwind frischt

auf! Das Barometer ist wieder gestiegen, und ich hatte gedacht, daß der Wind sich ändern würde; aber er ist und bleibt unverändert.

Das ist's, was der März uns bringt, der Monat, auf welchem meine Hoffnungen beruhten. Nun muß ich auf den Sommer warten. Bald wird das halbe Jahr um sein; es wird uns ungefähr an derselben Stelle verlassen, wo es begonnen hat.

Mittwoch, 14. März. Abends begannen plötzlich sämmtliche Hunde zu bellen; wir nahmen an, eines Bären wegen. Sverdrup und ich ergriffen unsere Büchsen, ließen „Ulenka“ und „Pan“ los und machten uns auf den Weg.

Es herrschte noch Dämmerung, und der Mond begann zu scheinen. Kaum waren die Hunde auf dem Eise, als sie wie ein paar Raketen nach Westen davonschossen, wir, so rasch wir konnten, hinter ihnen her. Als ich über eine Rinne sprang, brach ich mit einem Bein bis zum Knie durch das Eis. Auffallenderweise wurde ich nicht bis auf die Haut naß, obwol ich nur Finnenschuhe und Friesgamaschen an hatte, aber bei dieser Temperatur (—39° C.) gefriert das Wasser auf dem kalten Stoffe, ehe es hindurchdringen kann. Später fühlte ich nichts mehr davon, es war zu einem Eispanzer geworden, der mich beinahe noch wärmen half.

An einer ziemlich entfernten Rinne entdeckten wir endlich, daß es kein Bär gewesen war, den die Hunde gewittert hatten, sondern entweder ein Walroß oder ein Seehund, denn in dem neugebildeten Eise sahen wir an mehrern Stellen Löcher, durch welche das Thier den Kopf gesteckt hatte.

Was für einen wunderbar scharfen Geruchssinn diese Hunde haben müssen! Das Thier war über einen Kilometer vom Schiffe entfernt und hatte nur die Schnauze ein klein wenig aus dem Eise hervorgestreckt.

Wir kehrten zum Schiffe zurück, um eine Harpune zu holen, sahen aber von dem Thiere nichts wieder, obwol wir mehreremal an der Rinne auf und ab gingen.

Mittlerweile war „Pan“ in seinem Eifer der Oeffnung zu nahe gekommen und ins Wasser gefallen. Das Eis war so hoch, daß er ohne Hülfe nicht wieder auf dasselbe hinaufgelangen konnte, und wenn ich nicht zur Stelle gewesen wäre und ihn heraufgezogen hätte, wäre er, wie ich fürchte, ertrunken. Er liegt jetzt im Salon, wo er es sich gemüthlich macht und sich trocknet. Obwol er ziemlich lange Zeit im Wasser gewesen war, war er indeß ebenfalls nicht bis auf die Haut naß geworden; das innere Haar seines dichten, groben Pelzes ist ganz trocken und warm.

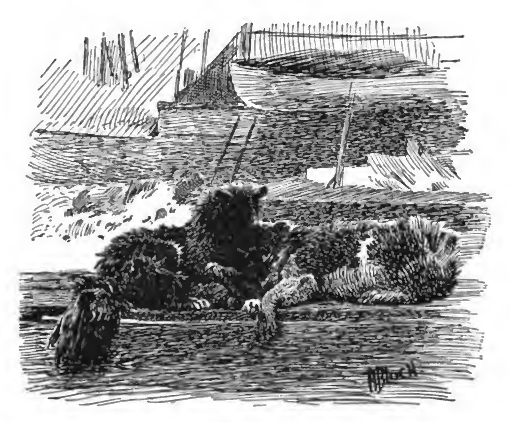
Die Hunde betrachten es als einen hohen Genuß, wenn man sie in die Kajüte kommen läßt; doch wird es ihnen nicht oft gestattet. Sie wandern durch alle Kabinen und suchen einen behaglichen Platz, wo sie sich hinstrecken können.

Liebliches Wetter, fast windstill, glitzernd hell und Mondschein; im Norden Abendröthe und am südlichen Himmel Nordlicht, jetzt einer Reihe flammender Speere gleich, dann sich in einen Silberschleier verwandelnd, in wallenden Falten mit dem Winde wogend, hier und dort mit rothen Spitzen untermengt. Diese wundersamen nächtlichen Schauspiele sind immer wieder neu und verfehlen nie, den Geist zu fesseln.

Donnerstag, 15. März. Heute Morgen —41,7° C. und um 8 Uhr abends —40,7°, während es im Laufe des Tages etwas wärmer war. Um Mittag war die Temperatur —40,5° und um 4 Uhr nachmittags —39°. Es scheint, daß die Sonne bald Macht zu bekommen beginnt.

Die Hunde sind merkwürdige Geschöpfe. Heute Abend schwitzen sie gewiß wieder in ihren Hütten, da vier oder fünf von ihnen draußen oder auf dem Dache liegen. Bei 50° Kälte drängen sie sich meist drinnen aneinander und liegen so dicht zusammen wie möglich; dann haben sie auch keine Lust, einen Spaziergang mitzumachen, sondern ziehen es vor, an der Leeseite des Schiffes in der Sonne zu liegen. Heute aber finden sie es so mild und so angenehm, daß es keine Mühe kostete, sie zum Mitkommen zu veranlassen.

Freitag, 16. März. Sverdrup ist in letzter Zeit mit der Anfertigung von Segeln für die Schiffsboote beschäftigt gewesen. Heute wehte eine leichte südwestliche Brise, weshalb wir eins der Segel auf zwei zusammengebundenen Handschlitten probirten. Es segelt sich vorzüglich damit und bedarf nicht vielen Windes, um den Schlitten dahingleiten zu lassen. Das würde ein vortreffliches Hülfsmittel für uns sein, wenn wir über das Eis heimkehren müßten.



Zwei Freunde.

Mittwoch, 21. März. Endlich ist ein Umschlag eingetreten; der Wind ist Südost, und es herrscht wieder eine starke Drift nach Norden. Die Tag- und Nachtgleiche ist vorüber, und wir sind seit der letzten nicht einen einzigen Grad nördlicher gekommen.

Ich bin neugierig, wo die nächste uns finden wird. Sollte es weiter nach Süden sein, dann ist der Sieg zweifelhaft; ist es mehr

nach Norden, dann ist die Schlacht gewonnen, wenn sie auch lange dauern mag. Ich hoffe jetzt auf den Sommer; er muß eine Veränderung mit sich bringen. Das offene Wasser, in welchem wir heraufsegelten, kann unmöglich allein durch das Schmelzen des Eises hervorgebracht sein, sondern muß auch den Winden und der Strömung zugeschrieben werden. Und wenn das Eis, in welchem wir jetzt sind, so weit nach Norden treibt, um all diesem offenen Wasser Platz zu machen, dann wird uns auf eine gute Strecke unsers Weges geholfen sein. Man sollte eigentlich annehmen, daß der Sommer mit dem kalten Polarmeer im Norden und dem warmen Sibirien im Süden nördliche Winde bringen müßte.

Das macht mich zwar einigermaßen zweifelhaft, aber andererseits haben wir warme Meere im Westen, die vielleicht stärker sind; übrigens ist auch die „Jeannette“ nach Nordwesten getrieben.

Es ist merkwürdig, daß wir trotz dieser westlichen Winde nicht ostwärts treiben. Die letzte Länge betrug nur 135° Ost.

Gründonnerstag, 22. März. Noch immer starker südöstlicher Wind und gute nördliche Drift. Unsere Stimmung hebt sich. Der Wind pfeift durch die Takelung über uns; er tönt wie ein Siegessang durch die Luft.

Am Vormittag hatte einer von den jungen Hunden einen schweren Anfall von Krämpfen; er hatte Schaum vor dem Munde und biß wüthend um sich herum. Als der Anfall mit Starrkrampf endete, trugen wir das Thier hinaus und legten es auf dem Eise nieder. Es hüpfte wie eine Kröte umher, die Beine steif ausgestreckt, Hals und Kopf aufwärts gebogen, während der Rücken wie ein Sattel gebogen war.

Ich fürchtete, es könnte Wasserscheu oder eine andere ansteckende Krankheit sein, und erschoß das Thier auf der Stelle. Vielleicht bin ich etwas zu voreilig gewesen; wir können jetzt kaum Ansteckungsstoff an Bord haben. Allein was hätte es sonst sein können? Ein epileptischer Anfall?

Neulich erschreckte mich einer der andern jungen Hunde damit, daß er im Kartenhause wie wahnsinnig immer rundherum lief und sich nach einer Weile zwischen einer Kiste und der Wand versteckte.



Versuch mit Segelschlitten.

Auch andere von uns hatten ihn dies thun sehen, aber bald darauf war er wieder gesund, und in den letzten Tagen hat ihm nichts mehr gefehlt.

Charfreitag, 23. März. Die Mittagsbeobachtung ergibt 80° nördlicher Breite. In vier Tagen und Nächten sind wir ebenso weit

nach Norden getrieben wie in drei Wochen nach Süden. Auf alle Fälle ist es ein Trost, das zu wissen.

Es ist auffällig, wie rasch die Nächte hell geworden sind. Jetzt gelingt es selbst Sternen erster Größe kaum noch, um Mitternacht am blassen Himmel zu funkeln.

Sonnabend, 24. März. Osterabend. Der heutige Tag ist bemerkenswerth: Wir haben dem Frühlingslicht den Eintritt in den Salon gestattet. Während des ganzen Winters war das Oberlicht, um die Kälte abzuhalten, mit Schnee bedeckt, und außerdem waren die Hundehütten rundherum aufgestellt. Jetzt haben wir allen Schnee auf das Eis geworfen und die Glasscheiben des Oberlichts gehörig freigemacht und geputzt.

Montag, 26. März. Wir liegen ohne Bewegung; keine Drift. Wie lange wird das dauern? Wie stolz und triumphirend war ich bei der letzten Tag- und Nachtgleiche, die ganze Welt erschien mir hell; jetzt bin ich nicht mehr stolz.

Die Sonne steigt empor und taucht die Eisebenen in ihren Glanz. Der Frühling kommt, bringt aber keine Freude mit. Hier ist es so einsam und kalt wie je. Die Seele erstarrt.

Sieben weitere Jahre eines solchen Lebens oder vielleicht auch nur vier — wie wird die Seele dann sein? Und sie ...?

Wenn ich meinem Sehnen nur freien Spielraum lassen, die Seele aufthauen lassen dürfte. O, ich sehne mich weit mehr, als ich eingestehen darf.

Ich habe nicht den Muth, an die Zukunft zu denken .... Und wie wird es zu Hause werden, wenn Jahr auf Jahr vergeht und niemand kommt?

Ich weiß, es ist alles krankhafte Stimmung; aber diese unthätige, todte Einförmigkeit ohne jede Veränderung erdrückt den Geist. Kein Kampf, keine Möglichkeit eines Kampfes! Alles ist so still und todt, so steif und starr unter der Eisdecke .... O, sogar die Seele erstarrt!



Bei Frühlingsanbruch (März 1894).

Was gäbe ich nicht für einen einzigen Tag des Kampfes — ja selbst für einen Augenblick der Gefahr!

Noch immer muß ich warten und die Drift beobachten; aber wenn sie die verkehrte Richtung einschlagen sollte, dann werde ich alle Brücken hinter mir abbrechen und alles auf einem Marsch nach Norden über das Eis wagen. Dann ist der Tag des Handelns gekommen. Ich weiß nichts Besseres zu thun. Es wird eine gefährliche Reise sein, eine Frage um Leben oder Tod; aber habe ich eine andere Wahl?

Es ist des Mannes unwürdig, eine Aufgabe zu übernehmen und sie dann aufzugeben, wenn der Höhepunkt der Schlacht bevorsteht. Es gibt nur einen Weg, und der ist „Vorwärts“, „Fram“!

Dienstag, 27. März. Wir treiben wieder nach Süden; der Wind ist nördlich. Die Mittagsbeobachtung ergab 80° 4′ nördlicher Breite.

Aber weshalb so entmuthigt? Ich schaue mich blind an einem einzigen Punkte und denke einzig und allein daran, den Pol zu erreichen und uns einen Weg nach dem Atlantischen Ocean zu bahnen. Und dabei ist unsere eigentliche Aufgabe, die unbekannten Polargegenden zu erforschen. Thun wir denn im Dienste der Wissenschaft nichts?

Wir werden eine ziemlich reiche Sammlung von Beobachtungen aus dieser Region mit heimbringen, die uns jetzt nur zu wohl bekannt ist. Der Rest ist und bleibt reine Eitelkeitssache. „Liebe die Wahrheit mehr und den Sieg weniger.“

Beim Anschauen von Eilif Peterssen's Bild, das einen norwegischen Fichtenwald darstellt, befinde ich mich in Gedanken dort. Wie wunderbar lieblich ist es jetzt zur Frühlingszeit dort, in der düstern, melancholischen Stille, zwischen den stattlichen Baumstämmen. Ich fühle das feuchte Moos, in welches der Fuß sanft und geräuschlos einsinkt; das bräunlichgelbe Wasser des von den Winterbanden befreiten Baches murmelt zwischen den Rissen und Felsen, die Luft ist mit dem Dufte von Moos und Fichtennadeln erfüllt, während über unserm Haupte die dunkeln Wipfel der Fichten im Frühlingswinde am hell-

blauen Himmel hin- und herschwanken und ihre ewige Klage rauschen und unten in ihrem Schutze die Seele furchtlos ihre Schwingen ausbreitet und im Waldesthau Kühlung findet.

O, ehrfurchterweckender Fichtenwald, du einziger Vertrauter meiner Kindheit, von dir habe ich die tiefsten Töne der Natur gelernt, ihre Wildheit, ihre Melancholie! Du hast meiner Seele die Stimmung für das Leben gegeben.

Allein, tief im Walde, neben den glühenden Kohlen meines Feuers am Rande eines schweigenden, düstern Waldmoores, das Dunkel der Nacht über mir, wie pflegte ich glücklich zu sein im Genusse der Harmonie der Natur!

Donnerstag, 29. März. Es ist wunderbar, welche Veränderung es mit sich bringt, daß wir wieder Tageslicht in der Kajüte haben. Wenn man zum Frühstück aufsteht und das Licht hereinströmen sieht, fühlt man erst, daß es wirklich Morgen ist.

Wir sind sehr fleißig an Bord. Für die Boote und Handschlitten müssen Segel angefertigt werden, auch muß die Windmühle neue Flügel haben, damit sie bei jedem Wetter in Betrieb sein kann. Könnten wir nur der „Fram" gleichfalls Flügel geben! Es müssen Messer geschmiedet werden, Bärenspeere, die uns nie von Nutzen sein werden, Bärenfallen, in denen wir nie einen Bären fangen, Aexte und viele ähnliche nützliche Dinge.

Augenblicklich findet in großem Maßstabe die Anfertigung von Holzschuhen statt, auch ist eine neue Industrie inaugurirt worden, die Nagelschmiederei. Die einzigen Theilnehmer dieser Gesellschaft sind Sverdrup und Schmied Lars, genannt „Sturmkönig", weil er immer wie ein Ungewitter heranstürmt.

Das Fabrikat ist vorzüglich und findet lebhafte Nachfrage, da unsere kleinen Nägel bei der Fertigstellung der Handschlitten aufgebraucht worden sind. Ferner sind wir eifrig damit beschäftigt, die Kufen der Handschlitten mit Neusilberstreifen zu beschlagen.

Außerdem gibt es eine Werkstätte für die Anfertigung von Be-

festigungen für Schneeschuhe, während die Klempnerwerkstelle sich augenblicklich mit der Reparatur der Lampen beschäftigt.

Unser Doctor hat wegen Mangel an Patienten eine Buchbinderei eingerichtet, die von der Bibliothek der „Fram“ stark benutzt wird, da mehrere Bücher, wie z. B. „Gjest Baardsens Liv og Levnet“ u. s. w., beständig circuliren und sich daher in sehr schlechtem Zustande befinden. Wir haben auch eine Sattler- und Segelmacherwerkstatt, ein photographisches Atelier u. s. w.

Am allerausgedehntesten wird jedoch die Führung von Tagebüchern betrieben, da jeder an Bord damit beschäftigt ist. Kurz, es gibt kein Ding zwischen Himmel und Erde, das wir nicht herstellen können, beständigen guten Wind ausgenommen.

Unsere Werkstätten sind aufs beste zu empfehlen; sie liefern gute, solide Arbeit. Neuerdings hat unsere industrielle Thätigkeit noch einen bemerkenswerthen Zuwachs erfahren, indem die Firma „Nansen & Amundsen“ eine Notenscheiben-Fabrik gegründet hat.

Die Pappscheiben des Harmoniums hatten durch Gebrauch und Feuchtigkeit stark gelitten, sodaß es uns während des Winters bedauernswertherweise an Musik mangelte; gestern machte ich mich aber ernstlich an die Arbeit, eine Zinkscheibe herzustellen. Da sie bewundernswürdig functionirt, werden wir mit kirchlicher und weltlicher Musik fortfahren, und diese sollen aufs neue zu unser aller Tröstung und Erbauung von dem Harmonium melodisch erschallen. Sobald ein Walzer erklingt, strömt neues Leben in viele der Bewohner der „Fram“.

Ich beklage mich über die ermüdende Einförmigkeit unserer Umgebung, aber ich bin wirklich ungerecht.

Während der letzten Tage lag glänzender Sonnenschein über den Schneehügeln, heute ist Schneetreiben und Wind, die die „Fram“ in ein wildes Gewirr von weißem Schnee einhüllen. Bald darauf erscheint die Sonne wieder, und die Wüste umher glänzt wie vorher.

Auch dabei iſt Stimmung in der Natur. Wie oft bin ich nicht, wenn ich es am wenigſten beabſichtigte, von der wunderbaren Farbenpracht des Abends wie feſtgebannt ſtehen geblieben. Die Eishügel, in bläulich-violette Schatten getaucht, bilden mit



Lars Petterſen.

dem orangefarbig überhauchten und vom Schimmer der untergehenden Sonne beleuchteten Himmel gewiſſermaßen ein ergreifendes Gedicht in Farben, das ſich als unauslöſchliches Bild dem Geiſte einprägt.

Und diese hellen, träumerischen Nächte, wie viele Erinnerungen rufen sie in uns Norwegern wach!

Man malt sich die Frühlingsmorgen aus, an denen man beim erbleichenden Glanze der Sterne, als schon der blasse Mond aufging und über die Wipfel der Bäume guckte, in den Wald ging, den Birkhahn zu jagen. Die Dämmerung mit ihren glühenden Farbentönen hier oben im Norden ist wie der Anbruch eines Frühlingstages in der Waldwildniß der Heimat; der nebelartige blaue Dunst unter dem Morgenglühen wird zum frischen Morgennebel über den Marschen, die dunkeln, niedrigen Wolken vor dem dunkelrothen Hintergrund erscheinen gleich fernen Höhenzügen.

Das Tageslicht mit seinem strengen, leblosen Weiß hat nichts Anziehendes; dagegen thauen Abend und Nacht das Herz dieser Eiswelt auf. Sie träumt traurige Träume, und man glaubt, in den Farbentönen des Abends Laute ihrer unterdrückten Klage zu vernehmen. Aber bald hören diese auf, und die Sonne kreist wieder Tag und Nacht einförmig, farblos am ewigen, lichtblauen, weiten Himmelsgewölbe.

Freitag, 6. April. Heute sollte ein bemerkenswerthes Ereigniß stattfinden, dem wir natürlich mit lebhaftem Interesse entgegensahen. Es war eine Sonnenfinsterniß.

In der Nacht hatte Scott-Hansen ausgerechnet, daß die Verfinsterung um 12 Uhr 56 Minuten beginnen werde. Für uns war es von Wichtigkeit, eine gute Beobachtung zu bekommen, weil wir dadurch im Stande waren, unsere Chronometer auf das genaueste zu reguliren; wir stellten daher, um ganz sicher zu gehen, unsere Instrumente schon ein paar Stunden vorher auf und fingen an, zu beobachten. Wir benutzten dazu das große Fernrohr und unsern großen Theodoliten.

Hansen, Johansen und ich saßen der Reihe nach jeder fünf Minuten vor den Instrumenten, um den Rand der Sonne zu beobachten, da wir erwarteten, daß sich an ihrem untern westlichen



Beobachtung der Sonnenfinsterniß am 6. April 1894.

Rande der erste Schatten zeigen würde; ein anderer stand inzwischen mit der Uhr bereit. So warteten wir volle zwei Stunden, ohne daß etwas passirte.



Heimkehr nach Sonnenuntergang.

Nun war der aufregende Augenblick gekommen, in welchem der Schatten unserer Berechnung nach zuerst zu sehen sein mußte. Hansen saß vor dem großen Fernrohr, als er ein Zittern in dem Sonnenrande wahrzunehmen glaubte; 33 Secunden später rief er: „Jetzt!“

und im selben Augenblick that dies auch Johansen. Die Uhr zeigte auf 12 Uhr 56 Minuten 7½ Secunden. 7½ Secunden später, als wir berechnet hatten, schob sich ein dunkler Körper über den Rand der Sonne. Es war eine ungeheuere Genugthuung für uns alle, namentlich aber für Hansen, da sich daraus ergab, daß unsere Chronometer ausgezeichnet in Ordnung waren.

Allmählich schwand das Sonnenlicht merkbar dahin, während wir in die Kajüte zu Tische gingen. Um 2 Uhr hatte die Verfinsterung ihren Höhepunkt erreicht, und wir konnten sogar unten im Salon bemerken, wie das Tageslicht abgenommen hatte. Nach dem Essen beobachteten wir noch den Augenblick, als die Verfinsterung zu Ende war und die dunkle Scheibe des Mondes von dem Rande der Sonne frei wurde.

Sonntag, 8. April. Gestern Morgen lag ich wachend in meiner Koje und überlegte noch, ob ich aufstehen sollte, als ich plötzlich Tritte von jemand hörte, der eilig über das Halbdeck über mir lief und dem ein anderer folgte. Es war etwas in diesen Schritten, das mich unwillkürlich an Bären denken ließ, und ich hatte das unbestimmte Gefühl, als ob ich aus dem Bett springen müßte, blieb aber liegen und horchte, ob ich nicht den Knall einer Büchse hören würde. Ich vernahm aber nichts weiter und sank bald wieder in meine Träume zurück.

Plötzlich kam Johansen in den Salon herabgesprungen und rief, es lägen ein paar Bären halb oder ganz todt auf dem großen Eishügel hinter dem Schiffe. Er und Mogstad hätten nach ihnen geschossen, besäßen aber keine Patronen mehr. Mehrere griffen nun nach ihren Büchsen und stürzten hinauf; ich warf mich in die Kleider und kam ihnen gleich darauf nach, worauf ich erfuhr, daß die Bären die Flucht ergriffen hätten und von unsern Leuten über das Eis verfolgt würden.

Während ich meine Schneeschuhe anlegte, kehrten sie zurück und berichteten, daß die Bären sich davongemacht hätten. Ich eilte trotz-

dem hinterher, so rasch als ich mit den Schneeschuhen über die Schollen und Eisketten kommen konnte, und bald hatte ich die Fährte der Bären, die anfänglich etwas blutig war.

Es war eine Bärin mit ihrem Jungen, die, wie ich glaubte, schwer verwundet sein mußte, da sie nach der ersten Kugel Johansen's mehreremal gestürzt war. Ich hielt es daher nicht für schwer, sie einzuholen. Mehrere von den Hunden waren, die Spuren verfolgend, vor mir; sie hatten eine nordwestliche Richtung eingeschlagen, und ich mühte mich, in der Sonne fürchterlich schwitzend, hinter ihnen ab, während das Schiff immer tiefer am Horizonte versank.

Die Schneefläche, die ringsherum in ihrem ewigen Weiß glitzerte, strengte meine Augen stark an; ich schien den Bären nicht näher zu kommen. Die Aussichten, sie einzuholen, wurden durch die Hunde zunichte, die hitzig genug waren, die Bären zu verscheuchen, nicht aber, sie auch zum Stehen zu bringen. Ich wollte es jedoch nicht aufgeben.

Gleich darauf trat Nebel ein und verbarg alles meinen Blicken, mit Ausnahme der Bärenspuren, die immer nach vorwärts wiesen; dann hob sich der Nebel wieder, und die Sonne schien aufs neue so klar und hell wie vorher. Die Masten der „Fram" waren längst hinter dem Rande des Eises verschwunden, aber noch immer lief ich weiter. Dann aber fühlte ich mich, da ich in der Eile nicht einmal gefrühstückt hatte, allmählich matt und hungrig, und schließlich mußte ich in den sauern Apfel beißen und ohne Bären zurückkehren.

Unterwegs kam ich an einem merkwürdigen Hügel vorbei. Er war über 6 Meter hoch (leider gelang es mir nicht, ihn ganz bis zur Spitze zu messen), der mittlere Theil war wahrscheinlich infolge des Eisdrucks zusammengestürzt, während der Rest einen prachtvollen Triumphbogen aus dem weißesten Marmor bildete, auf welchem die Sonne mit all ihrem Glanze funkelte. War derselbe zur Feier meiner Niederlage errichtet?

Ich kletterte hinauf, um nach der „Fram" auszugucken, mußte

aber noch eine Strecke weiter laufen, ehe ich die Takelung über dem Horizonte sah.

Erst um 5½ Uhr nachmittags befand ich mich, infolge dieses plötzlichen, unerwarteten Ausflugs ermüdet und halb verhungert, wieder an Bord, wo ich mir ein gutes Mahl trefflich schmecken ließ, nachdem ich den ganzen Tag gefastet hatte.

Während meiner Abwesenheit hatten einige sich mit einem Schlitten hinter mir drein gemacht, um die von mir geschossenen Bären nach Hause zu fahren. Kaum aber hatten sie die Stelle erreicht, wo der Anschuß erfolgt war, als Johansen und Blessing, die den Uebrigen voraus waren, hinter einem nicht weit entfernten Hügel zwei frische Bärenspuren ausgehen sahen. Allein ehe sie noch ihre Büchsen schußbereit hatten, waren die Thiere aus ihrem Bereich, worauf eine neue Jagd begann. Johansen stürmte ihnen auf Schneeschuhen nach, es ging ihm aber wie mir, mehrere Hunde kamen ihm zuvor und hielten die Bären im Gange, sodaß er sie nicht in Schußweite bekommen konnte und seine Jagd ebenso fruchtlos endigte wie die meinige.

Hat das Glück uns verlassen? Ich hatte mich damit gebrüstet, daß ich noch keinen einzigen Bären geschossen habe, ohne ihn mitzunehmen, heute aber ...! Seltsam, daß wir an einem Tage vier Bären zu sehen bekamen, nachdem wir seit drei Monaten keine wahrgenommen hatten! Hat das etwas zu bedeuten? Sind wir in die Nähe des Landes im Nordwesten gekommen, das ich schon so lange erwartet habe? Es scheint eine Veränderung in der Luft zu liegen.

Eine Beobachtung vom vorgestrigen Abend ergab 80° 15′ nördlicher Breite, den nördlichsten Punkt, den wir bisjetzt erreicht haben.

Sonntag, 15. April. Nun haben wir also Mitte April. Welcher Freudenklang liegt in diesem Worte, welche Lebenslust! Schon bei seiner Nennung steigen Frühlingsvisionen vor dem Geiste auf, die Zeit, da man Thüren und Fenster öffnet, um die Frühlingsluft und

die Sonne hereinzulassen, und da der Winterstaub fortgeweht wird; die Zeit, da man nicht länger stillsitzen kann, sondern gewaltsam hinausgetrieben wird, um den Duft von Wald, Wiese und frischgepflügtem Acker einzuathmen und den Fjord zu betrachten, der jetzt vom Eise befreit in der Sonne glitzert.

Welch unerschöpflicher Born erwachender Freuden an der Natur ist in dem Worte April enthalten! Aber hier — hier ist nichts davon zu finden.

Wol scheint die Sonne lange und hell, aber ihre Strahlen fallen nicht auf Wald, Berg oder Wiese, sondern auf das blendende Weiß des frischgefallenen Schnees. Kaum reizt sie uns dazu, aus unserm Winterzufluchtsorte herauszukommen. Der April ist hier nicht die Zeit der Umwälzungen; wenn solche überhaupt kommen, treten sie erst später, viel später ein. Die Tage rollen einförmig dahin.

Hier sitze ich nun, fühle keine Spur von dem ruhelosen Sehnen des Frühlings und verschließe mich in das Schneckenhaus meiner Studien. Tag für Tag tauche ich in die Welt des Mikroskops hinab, der Zeit und meiner Umgebung vergessend. Hin und wieder zwar unternehme ich einen kleinen Ausflug aus der Dunkelheit zum Lichte — das Licht des Tages erstrahlt rund um mich, und mein Geist öffnet eine schmale Spalte, damit Helligkeit und Muth hereinkommen können — dann geht's wieder hinab, hinab in die Dunkelheit, um weiter zu arbeiten.

Ehe ich mich abends zu Bett lege, muß ich noch an Deck gehen. Noch vor ganz kurzer Zeit war das Tageslicht um diese Zeit verschwunden, und schwach funkelten einige einsame Sterne, während der blasse Mond über dem Eise leuchtete. Aber selbst das ist jetzt vorbei.

Die Sonne sinkt nicht mehr über den Eishorizont hinab, es ist beständig Tag. Ich schaue in die weite Ferne, über die große, öde Schneeebene, eine unbegrenzte, stille, leblose Eismasse in unmerklicher Bewegung. Man hört keinen Ton außer dem schwachen Murmeln des Luftzuges in der Takelung, vielleicht, in der Ferne,

das dumpfe Getöse des sich zusammenschiebenden Eises. Inmitten dieser leeren weißen Wüste nur ein kleiner dunkler Fleck, das ist die „Fram“! —

Aber unter dieser Eisdecke, Hunderte von Meter abwärts, dehnt sich eine Welt voll bunten Lebens in all seinen veränderlichen Formen aus, eine Welt von derselben Zusammensetzung wie die unserige, mit denselben Trieben, denselben Sorgen und ohne Zweifel auch denselben Freuden und überall dem gleichen Kampfe ums Dasein. So ist es immer. Selbst wenn wir die härteste Schale durchdringen, stoßen wir auf den regen Pulsschlag des Lebens, wie dick auch die Kruste sein möge.

Mir kommt es vor, als säße ich hier in der Einsamkeit und horchte auf die Töne einer der mächtigen Saiten der Natur. Ungestört erklingen ihre großartigen Symphonien ungezählte Jahrhunderte durch das Universum, bald ist es das lärmende Geräusch des geschäftigen Lebens, bald die erstarrende Kälte des Todes, die wie in Chopin's Trauermarsch in mächtigen Accorden ertönen; und wir, wir sind die winzig kleinen, unsichtbaren Schwingungen der Saiten in dieser fortwährend sich ändernden und doch immer sich gleichenden mächtigen Musik des Universums. Ihre Töne sind Welten, der eine schwingt längere, der andere kürzere Zeit, und jeder muß der Reihe nach neuen Tönen Platz machen.

Die Welt, die kommen wird! Wieder und immer wieder kehrt dieser Gedanke mir zurück. Ich blicke weit über die Jahrhunderte hinaus ....

Langsam und unmerklich nimmt die Wärme der Sonne ab, und in derselben langsamen Weise sinkt die Temperatur der Erde. Tausende, Hunderttausende, Millionen von Jahren entschwinden, Eiszeiten kommen und gehen, und die Wärme nimmt immer mehr ab; ganz allmählich dehnen sich die treibenden Eismassen weit und immer weiter aus, immer weiter dringen sie nach südlichen Breiten, ohne daß jemand es bemerkt, bis endlich alle Meere der Erde ein einziges Eismeer

sind. Das Leben ist von der Erdoberfläche verschwunden und nur noch in den Tiefen des Oceans zu finden.

Aber die Temperatur fährt fort zu sinken; das Eis wächst, es wird dicker und immer dicker, die Herrschaft des Lebens verschwindet. Millionen von Jahren rollen vorüber, bis das Eis den Meeresgrund



Ein Blick nach der „Fram“.

erreicht. Die letzte Spur von Leben ist verschwunden, die Erde ist mit Schnee bedeckt. Alles, wofür wir gelebt haben, besteht nicht mehr, die Früchte all unserer Mühen und Leiden sind schon vor Millionen von Jahren hinweggelöscht, begraben unter einem Leichentuch von Schnee.

Als erstarrte leblose Eismasse wandelt die Erde ihre Bahn

durch die Ewigkeit weiter; wie eine schwach glühende Scheibe kreist die Sonne am Himmel, der Mond erglänzt nicht mehr und ist kaum noch sichtbar. Aber das Nordlicht flackert vielleicht noch über den wüsten Eisflächen und die Sterne funkeln still und friedlich wie einst. Einige sind erloschen, während neue aufleuchteten, und um sie herum drehen sich neue Bälle mit neuen Lebenswelten, mit neuen Leiden ohne Ziel. Das ist der unendliche Kreislauf der Ewigkeit, ist der ewige Rhythmus der Natur.

Montag, 30. April. Wir treiben nordwärts. Die gestrigen Beobachtungen ergaben 80° 42′, die heutigen 80° 44′ 30″ nördlicher Breite. Der Wind weht stetig aus Süden und Südosten.

Es ist schönes Wetter. Man fühlt, daß die Frühlingszeit gekommen ist, obwol das Thermometer es bestreitet.

An Bord hat großes „Frühjahrs-Reinemachen“ begonnen. Von den Seiten der „Fram“ sind Schnee und Eis entfernt, und das Schiff sieht aus wie ein nach dem Winterkleide mit Frühlingsblumen bedeckter Felsen. Der auf Deck liegende Schnee ist nach und nach über Bord geschaufelt worden; die Takelung hebt sich scharf und dunkel vom klaren Himmel ab, und die vergoldeten Flaggenknöpfe auf den Mastspitzen glitzern in der Sonne.

Wir baden uns in der brennenden Sonne an der warmen Schiffsseite, wo das Thermometer jetzt über dem Gefrierpunkt steht, rauchen friedlich eine Pfeife und schauen nach den leichten Frühlingswolken, die in dem weiten blauen Raume schweben. Vielleicht denken einige von uns an die Frühlingszeit in der fernen Heimat, wo die Birken jetzt ihre Blätter entfalten.

Sechstes Kapitel.

Frühjahr und Sommer 1894.

Es kam die Jahreszeit, die wir zu Hause Frühling nennen, die Zeit der Freude, des knospenden Lebens, wenn die Natur aus ihrem langen Winterschlafe erwacht. Uns brachte sie keine Veränderung; Tag für Tag blickten wir auf dieselbe weiße leblose Masse, dieselben endlosen weißen Eisflächen. Noch immer schwankten wir zwischen Hoffnung und Niedergeschlagenheit, müßigem Sehnen und eifriger Thatkraft, je nachdem die Winde wechselten, je nachdem wir vorwärts unserm Ziele entgegen- oder von demselben weggetrieben wurden.

Wie früher, fuhr ich fort, über die Möglichkeiten der Zukunft und unserer Drift zu grübeln, stellte Beobachtungen an und fand meine Theorien einmal bekräftigt, das andere mal nicht unterstützt. Manchmal glaubte ich, daß alles so ginge, wie wir gehofft und erwartet hatten.

So war ich am 17. April überzeugt, daß eine Strömung in dem unbekannten Polarbecken vorhanden sein müsse, da wir entschieden nordwärts trieben. Die Mittagsbeobachtung ergab 80° 20′ nördlicher Breite, das heißt 9 Minuten seit dem vorgestrigen Tage. Seltsam! Vier ganze Tage anhaltender nördlicher Wind versetzte uns 3 Minuten nach Süden, während ein Tag dieser spärlichen Brise uns 9 Minuten nordwärts treibt.

Das hat den Anschein, als ob wir mit der Drift nach Süden

zu Ende wären. Und wenn ich außerdem noch die überraschende Wasserwärme, die wir in der Tiefe gefunden haben, in Erwägung ziehe, dann scheint die Lage mir wirklich lichter auszusehen. Meine Gründe dafür sind folgende.

Die Wassertemperatur in der ostgrönländischen Strömung ist selbst an der Oberfläche nirgends über 0° (der mittlern Jahrestemperatur) und scheint in der Regel — 1° C. zu sein, selbst noch auf 70° nördlicher Breite. Auf dieser Breite sinkt die Temperatur stetig, je tiefer man unter die Oberfläche gelangt; in größerer Tiefe als 100 Faden (183 Meter) ist sie nirgends über — 1° C., vielmehr in der Regel zwischen — 1,5 bis — 1,7° C. bis zum Grunde hinab; außerdem ist die Temperatur auf dem Grunde des ganzen Meeres nördlich von 60° Breite unter — 1° C., ausgenommen auf einem Streifen längs der norwegischen Küste und zwischen Norwegen und Spitzbergen. *Hier ist die Temperatur von 160 Meter abwärts über* — 1° C. und in 250 Meter Tiefe bereits + 0,55° C., und zwar, wohlgemerkt, nördlich von 80° Breite in einem den Kältepol umgebenden Meere.

Dieses warme Wasser kann schwerlich aus dem Polarmeer selbst kommen, da die von dort nach Süden setzende Strömung eine mittlere Temperatur von — 1,5° C. hat. Es kann kaum anders sein, als daß der *Golfstrom* seinen Weg hierher findet und das Wasser ersetzt, das in den obern Schichten nach Norden strömt und die Quelle der ostgrönländischen Polarströmung bildet. Alles das scheint mit meinen frühern Annahmen gut übereinzustimmen und unterstützt die Theorie, auf welcher der Plan der Expedition aufgebaut war. Und wenn man außerdem noch berücksichtigt, daß die Winde, wie erwartet, in der Regel südöstlich zu sein scheinen, wie es auch auf der internationalen Station bei Sagastir an der Lena-Mündung der Fall war, so scheinen unsere Aussichten nicht ungünstig zu sein.

Oft glaubte ich ferner unter dem Eise unverkennbare Zeichen einer stetigen nordwestlich setzenden Strömung zu entdecken; dann

heiterte sich meine Stimmung natürlich auf. Wenn aber zu andern Zeiten der Strom wieder südlich setzte, wie es oft der Fall war, kehrten auch meine Zweifel zurück, und es schien mir, als ob keine Aussicht sei, unsere Aufgabe innerhalb einer angemessenen Zeit zu vollbringen.

Freilich ist solches Treiben im Eise für den Geist aufregend, aber es bildet wenigstens eine Tugend aus: die Geduld. Die ganze Expedition ist in Wirklichkeit eine einzige lange Uebung in dieser nützlichen Tugend.

Mit dem Fortschreiten des Frühjahrs kamen wir etwas besser vorwärts, als es im Winter der Fall gewesen war; im großen und ganzen war es aber stets derselbe ermüdende Krebsgang. Jedesmal, wenn wir eine weite Strecke nach Nordwesten zurückgelegt hatten, konnten wir sicher sein, daß eine längere Zeit des Rückschlags folgen würde.

Nach der Ansicht eines aus unserer Schar, der gern politisirte, war es ein beständiger Kampf zwischen der Linken und der Rechten, zwischen Fortschrittlern und Rückschrittlern. Nach einer Periode von „Fortschritts"-Wind und einer herrlichen Drift nach Norden ergriff im natürlichen Verlaufe der Dinge die „radicale Rechte" das Ruder, und wir blieben entweder im Todtwasser stillliegen oder trieben geradezu zurück und versetzten dadurch unsern Politiker Amundsen in sehr schlechte Laune.

Eine merkwürdige Thatsache ist, daß der Bug der „Fram" während der ganzen Zeit nach Süden, gewöhnlich Süd $^1/_4$ West gewendet war und seine Richtung während der langen Drift nur sehr wenig änderte. Ich schrieb daher am 14. Mai:

„Die «Fram» geht ihrem Ziele im Norden rückwärts entgegen, mit der Nase immer nach Süden gekehrt. Es ist gerade, als ob sie ihre Entfernung von der Welt zu vergrößern fürchte, als ob sie sich nach südlichen Breiten sehne, während eine unsichtbare Gewalt sie dem Unbekannten entgegenzieht. Kann dieses Rückwärtsschreiten nach dem

Innern des Polarmeeres ein böses Omen sein? Ich kann es mir nicht denken; selbst der Krebs erreicht schließlich sein Ziel.“

Der allgemeine Verlauf unserer Drift ergibt sich am besten aus der Angabe unserer Länge und Breite an verschiedenen Tagen des Jahres 1894:

Datum	Breite	Länge	Zu- und Abnahme der Breite:
1. Mai	80° 46′ nördl. Breite;		
4. „	80° 50′ „ „		+ 4 Minuten
6. „	80° 49′ „ „		— 1 „
8. „	80° 55′ „ „	129° 58′ östl. Länge;	+ 6 „
12. „	80° 52′ „ „		— 3 „
15. „		129° 20′ „ „	
21. „	81° 20′ „ „	125° 45′ „ „	
23. „	81° 26′ „ „		+ 6 „
27. „	81° 31,7′ „ „		+ 5,7 „
2. Juni	81° 31′ „ „	121° 47′ „ „	0 „
13. „	81° 46′ „ „		+ 15 „
18. „	81° 52′ „ „		+ 6 „

Bis dahin hatten wir ziemlich befriedigende Fortschritte nach Nordwesten gemacht; nunmehr trat die Reaction ein:

Datum	Breite	Länge	Zu- und Abnahme der Breite:
24. Juni 1894	81° 42′ nördl. Breite;		
1. Juli	81° 33′ „ „		— 9 Min.
10. „	81° 20′ „ „		— 13 „
14. „	81° 32′ „ „		+ 12 „
18. „	81° 26′ „ „		— 6 „
31. „	81° 2′ „ „	126° 5′ 30″ östl. Länge;	— 24 „
8. August	81° 8′ „ „		+ 6 „
14. „	81° 5′ „ „	127° 38′ „ „	— 3 „
26. „	81° 1′ „ „		— 4 „
5. September	81° 14′ „ „	123° 36′ „ „	+ 13 „

Dann begannen wir wieder nordwärts zu treiben, wenn auch nicht sehr schnell.

Wie früher hielten wir beständig Ausguck nach Land und waren bald aus diesem, bald aus jenem Grunde zu der Annahme geneigt, daß wir Zeichen seiner Nähe sähen; jedoch erwiesen sie sich stets als nur in der Einbildung bestehend, und außerdem ging auch aus der großen Tiefe des Meeres hervor, daß Land jedenfalls nicht nahe sein könne.

Später, 7. August, als ich 3850 Meter Tiefe gefunden hatte, schrieb ich in mein Tagebuch:

„Ich glaube nicht, daß man ferner noch von einem seichten Polarmeer sprechen wird, wo man überall Land erwarten kann. Sehr möglich, daß wir in den Atlantischen Ocean hinaustreiben, ohne einen einzigen Berggipfel gesehen zu haben. Eine Reihe ereignißvoller Jahre steht uns noch bevor!“

Der schon früher erwähnte Plan, mit Hunden und Schlitten über das Eis vorzudringen, beschäftigte mich sehr viel, und meine Aufmerksamkeit richtete sich daher während meiner täglichen, zum Theil auf Schneeschuhen, zum Theil mit Hunden unternommenen Ausflüge stets auf den Zustand des Eises und die Aussichten, ob wir im Stande sein würden, den Marsch auf dem Eise zu wagen.

Während des April war das Eis für die Verwendung von Hunden besonders geeignet. Die Oberfläche war gut, da die Macht der Sonne sie glatter gemacht hatte als das starke Schneetreiben zu Anfang des Winters; außerdem hatte der Wind die Eisrücken ziemlich eben zugedeckt, auch waren nicht so viele Spalten und Rinnen im Eise, sodaß man meilenweit vordringen konnte, ohne viel Mühe mit ihnen zu haben.

Im Mai trat jedoch eine Veränderung ein. Schon am 8. Mai hatte der Wind das Eis vielfach aufgebrochen, sodaß sich in allen Richtungen Rinnen bildeten, die sich auf der Fahrt mit Hunden als große Hindernisse erwiesen. Die Temperatur war jedoch so niedrig, daß die Kanäle rasch wieder überfroren und passirbar wurden; sie stieg indeß im Laufe des Monats wieder, sodaß sich auf dem

Wasser nicht mehr so rasch Eis bildete und die Rinnen immer zahlreicher wurden.

Am 20. Mai schrieb ich:

„War vormittags auf Schneeschuhen draußen. Das Eis war infolge der beständigen Winde während der letzten Woche in verschiedenen Richtungen sehr stark aufgebrochen; die Rinnen sind schwer zu passiren, da sie voll kleiner Eisstücke sind, die zerstreut umhertreiben und zum Theil mit Schnee bedeckt sind. Sie sind sehr trügerisch, weil man manchmal festes Eis unter den Füßen zu haben glaubt an Stellen, wo man beim Hineinstecken des Stockes diesen ganz hindurchschieben kann, ohne auf eine Spur von Eis zu stoßen.“

In vielen Fällen wäre ich beim Ueberschreiten solchen Schnees auf Schneeschuhen beinahe in schwierige Lagen gerathen, wenn ich fand, daß der Schnee plötzlich unter mir nachgab, sodaß es mir nur mit großer Mühe gelang, wohlbehalten auf das feste Eis zurückzukommen.

Am 5. Juni war die Oberfläche des Eises und Schnees ungefähr wie früher. Ich schrieb:

„Habe soeben mit Sverdrup eine Schneeschuhfahrt in südlicher Richtung gemacht, seit langer Zeit zum ersten mal wieder. Der Zustand des Eises hat sich verändert, aber nicht zum Bessern; die Oberfläche ist zwar hart und gut, jedoch sind die Eisketten sehr unangenehm gewesen, und nach allen Richtungen sind Spalten und Hügel. Eine Schlittenexpedition würde auf solchem Eis schlecht genug vorwärts kommen.“

Bisjetzt war das Vorwärtskommen immer noch möglich gewesen, aber nun begann der Schnee zu schmelzen und legte demselben fast unübersteigliche Schwierigkeiten in den Weg.

Am 13. Juni schrieb ich:

„Das Eis wird mit jedem Tage weicher, und es bilden sich rund um uns herum große Wasserpfützen auf den Schollen. Kurz, die Oberfläche ist abscheulich; die Schneeschuhe brechen überall durch ins Wasser.

„Man würde heute an einem Tage wahrlich nicht weit kommen können, falls man gezwungen wäre, nach Süden oder Westen aufzubrechen. Es ist gerade, als ob jeder Ausgang blockirt wäre, und hier sitzen wir nun, sitzen fest.

„Manchmal kommt es mir ziemlich merkwürdig vor, daß keiner unserer Leute darüber besorgt geworden ist, daß wir weiter und



Aufgebrochenes Eis in der Nähe der „Fram“.

immer weiter nach Norden treiben, immer weiter ins Unbekannte hinein; aber es ist so, keiner von ihnen zeigt eine Spur von Furcht. Alle sehen düster aus, wenn es nach Süden oder zu weit nach Westen geht, und strahlen vor Freude, wenn wir nach Norden treiben, je weiter, desto besser.

„Und doch kann keiner von ihnen der Thatsache gegenüber blind sein, daß es sich um Leben und Tod handelt, wenn jetzt etwas von

dem eintreten sollte, was fast alle uns prophezeit hatten. Sollte das Schiff wie die «Jeannette» vom Eise zermalmt werden und in die Tiefe sinken, ohne daß wir im Stande sind, genügend Vorräthe zu retten, um unsere Drift auf dem Eise fortzusetzen, dann würden wir unsern Kurs nach Süden zu richten haben, und es könnten bezüglich unsers Schicksals nur wenig Zweifel herrschen.

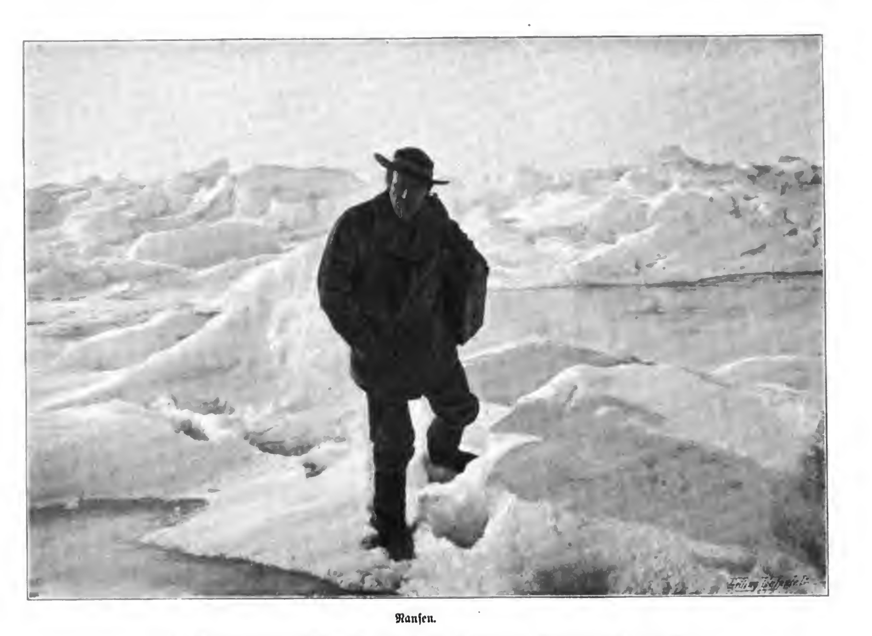
„Den Leuten von der «Jeannette» ging es schlecht genug, aber ihr Schiff sank auf 77° nördlicher Breite, während das uns nächste Land vielmal mehr als das Doppelte von uns entfernt ist, von dem nächsten bewohnten Lande gar nicht zu reden. Wir sind jetzt mehr als 550 Kilometer von Kap Tscheljuskin entfernt, während es von dort nach einer bewohnten Gegend noch eine große Strecke weiter ist.

„Aber die «Fram» wird nicht erdrückt werden, und niemand glaubt auch nur an die Möglichkeit eines solchen Falls. Es geht uns wie dem Kajakruderer, der sehr wohl weiß, daß ein einziger falscher Ruderschlag genügt, ihn zum Kentern zu bringen und in die Ewigkeit zu schicken; ruhig aber setzt er seinen Weg fort, weil er weiß, daß dieser falsche Schlag nicht kommen wird.“

Später, im Juli, wurde die Oberfläche sogar noch schlechter. Die Schollen waren überall mit Schlammeis bedeckt, mit Wasser darunter, und auf den Eisketten sowie zwischen den Hügeln, wo tiefe Schneewehen lagen, sank man oft bis zum Leibe ein, da selbst die Schneeschuhe uns auf diesem weichen Schnee nicht zu tragen vermochten. Im Laufe des Monats besserte es sich, nachdem der Schnee allmählich weggeschmolzen war, sodaß man wieder eine festere Oberfläche beim Laufen hatte.

Jetzt bildeten sich aber große Wassertümpel auf den Eisschollen. Schon am 8. und 9. Juni hatte sich rund um das Schiff ein Teich zu zeigen begonnen, sodaß es in einem kleinen Süßwassersee lag und wir eine Brücke benutzen mußten, um eine trockene Stelle auf dem Eise zu erreichen.

Einige dieser Süßwassertümpel waren von ganz respectablen



Nansen.

Der Photograph auf einem Raubzuge im Westen der „Fram“ (6. Juli 1894).

Dimensionen und Tiefenverhältnissen. Einer derselben befand sich auf der Steuerbordseite des Schiffes und war so groß, daß wir um Mitte Juli mit den Booten darauf rudern und segeln konnten.

Es war das abends ein Lieblingsvergnügen für einige von uns, die das Boot vollständig mit Offizieren, Kapitän, Steuermann und



Segelfahrt auf dem Süßwassertümpel.

Untersteuermann, aber nicht mit gewöhnlichen Matrosen bemannten. Sie hielten das für eine vorzügliche Gelegenheit, sich im Segeln mit einem viereckigen Segel zu üben, während die andern am Ufer standen und es noch amusanter fanden, die Schiffer mit Schneeballen und Eisstücken zu bombardiren.

Auf demselben Tümpel probirten wir eines Tages, ob eins von unsern Booten uns alle Dreizehn auf einmal tragen könne.

Als die Hunde sahen, daß wir sämmtlich das Schiff verließen, um nach dem Tümpel zu gehen, folgten sie uns in größter Verwunderung und wußten nicht, was diese ungewöhnliche Bewegung zu bedeuten haben könne. Als wir dann alle ins Boot stiegen, begannen sie sämmtlich in wilder Verzweiflung zu heulen, vermuthlich im Glauben, daß sie uns nie wiedersehen würden. Einige von ihnen schwammen hinter uns her, während zwei Schlauberger, „Pan“ und „Kvik“, auf die brillante Idee kamen, um den Tümpel herumzurennen und uns an der andern Seite in Empfang zu nehmen. Einige Tage später fand ich den Tümpel zu meinem Bedauern ausgelaufen. Das Wasser hatte sich ein Loch auf dem Grunde des Eises ausgehöhlt, und das ganze Süßwasser war ins Meer geflossen. So fand das Vergnügen sein Ende.

So oft wir im Sommer einen Ausflug über das Eis machen wollten, trafen wir außer solchen Tümpeln in allen Richtungen Rinnen im Eise. In der Regel konnten wir sie aber leicht passiren, indem wir entweder von einer losen Scholle zur andern oder, an schmalen Stellen, von einer Seite zur andern sprangen.

Diese Rinnen erreichten niemals eine größere Breite, sodaß infolge dessen keine Rede war, die „Fram“ in einer derselben flott zu machen. Aber selbst wenn es hätte geschehen können, so würde uns das nicht viel genutzt haben, da keine Rinne groß genug war, um das Schiff mehr als einige Kabellängen weiter nach Norden zu bringen.

Manchmal waren Anzeichen am Himmel, daß große Flächen offenen Wassers in unserer Nähe sein müßten, und hin und wieder sahen wir auch von der Tonne aus große Strecken offenen Wassers am Horizont. Doch konnten sie nicht groß genug sein, um viel zu nützen, wo es sich darum handelte, mit einem Schiffe vorwärts zu bringen.

Die Sanguiniker an Bord maßen diesen offenen Strecken jedoch mehr Wichtigkeit bei.



Johansen und „Sultan“ am Achterende der „Fram“.

Am 15. Juni heißt es in meinem Tagebuche:

„In verschiedenen Richtungen sind Rinnen zu sehen, jedoch ist keine derselben breit oder von großer Ausdehnung. Der Steuermann besteht immer darauf, daß wir vor dem Herbst bestimmt offenes Wasser bekommen und im Stande sein würden, nach Norden weiter zu kriechen, was übrigens bei allen andern, mit Ausnahme von Sverdrup, allgemein feststehender Glaube ist.

„Wo sie das offene Wasser hernehmen wollen, weiß ich nicht. Uebrigens ist dies die erste vom Eise eingeschlossene Expedition, die den Sommer nicht damit verbracht hat, nach offenem Wasser auszuschauen und seufzend zu ersehnen, daß das Eis sich zerstreuen möge. Ich wünsche im Gegentheil, daß es zusammenhalten und schleunigst nach Norden treiben möge.

„In diesem Leben hängt alles davon ab, was man sich von ihm erwartet. Der eine bereitet sich vor, in offenem Wasser, vielleicht gar bis zum Pol zu segeln, geräth aber im Eise fest und jammert; der andere ist darauf gefaßt, im Eise festzugerathen, würde aber nicht betrübt sein, wenn er offenes Wasser fände. Am sichersten ist es immer, wenn man das Wenigste vom Leben verlangt, weil man dann oft das Meiste bekommt."

Die offenen Rinnen und Risse im Eise sind selbstverständlich ebenso wie die Pressungen durch die Aenderung der Winde und die Gezeitenströmungen hervorgebracht, die das Eis erst nach der einen und dann nach der andern Richtung hin ins Treiben bringen. Sie beweisen vielleicht am besten, daß das Polarmeer als eine zusammenhängende Masse von Eisschollen betrachtet werden muß, die in beständiger Bewegung sind und bald zusammenfrieren, bald auseinandergerissen oder aneinander zermalmt werden.

Ich habe während der ganzen Dauer unserer Drift dem Eise große Aufmerksamkeit gewidmet, nicht nur in Bezug auf seine Bewegung, sondern auch hinsichtlich seiner Bildung und seines Wachsthums.

In der Einleitung dieses Werkes habe ich bereits erwähnt, daß

das Eis, selbst wenn es Jahr auf Jahr im kalten Polarmeer zubringe, durch Gefrieren allein nicht mehr als eine gewisse Dicke erlangen könne. Aus beständig vorgenommenen Messungen ging hervor, daß das Eis, welches sich während des Herbstes, im October und November, gebildet hatte, während des ganzen Winters und bis ins Frühjahr hinein an Stärke zunahm, aber um so langsamer, je dicker es wurde.

Am 10. April maß es etwa 2,31 Meter, am 21. April 2,41 Meter, am 5. Mai 2,45 Meter, am 21. Mai 2,52 Meter, am 9. Juni 2,58 Meter. Es nahm also fortwährend an Mächtigkeit zu, obwol der Schnee auf der Oberfläche rasch geschmolzen war und sich auf den Schollen große Süßwassertümpel gebildet hatten. Am 20. Juni war die Dicke unverändert, obgleich das Schmelzen an der Oberfläche noch erheblich zugenommen hatte. Am 4. Juli betrug die Stärke 2,57 Meter. Am 10. Juli fand ich zu meiner Ueberraschung, daß das Eis auf 2,76 Meter gewachsen war, trotzdem es durch Schmelzen an der Oberfläche täglich um mehrere Centimeter abgenommen hatte.

Ich bohrte an vielen Stellen, fand aber überall dasselbe: unter der alten Scholle lag eine dünne, ziemlich lockere Eismasse. Anfänglich dachte ich, es sei eine dünne Eisscholle, die hinuntergeschoben worden sei, später entdeckte ich aber, daß es thatsächlich neugebildetes Süßwassereis auf der untern Seite des alten Eises war; es war auf die drei Meter tiefe Süßwasserschicht zurückzuführen, die durch das Schmelzen des Schnees auf dem Eise entstanden war.

Infolge seiner Leichtigkeit schwamm dieses wärmere Süßwasser auf dem salzigen Seewasser, das an seiner Oberfläche eine Temperatur von ungefähr — 1,5° C. hatte. Auf diese Weise kühlte sich das süße Wasser durch die Berührung mit dem kältern Seewasser ab, und es bildete sich auf dem erstern, wo es mit dem darunter befindlichen Salzwasser in Berührung kam, eine dicke Eiskruste. Diese Eiskruste war es, welche die Dicke des Eises an der Unterseite vermehrte.

Im Laufe des Sommers nahm das Eis infolge des Schmelzens



Peder Hendriksen in Gedanken.

an der Oberfläche etwas ab. Am 23. Juli war das alte Eis nur 2,23 Meter und mit der neugebildeten Schicht 2,49 Meter dick; am 10. August hatte die Stärke des alten Eises bis auf 1,94 Meter abgenommen, während die Gesammtdicke 2,17 Meter betrug. Am 22. August maß das alte Eis 1,86 Meter, die Gesammtstärke 2,06 Meter. Am 3. September betrug die Gesammtstärke 2,02 Meter und am 20. September 1,98 Meter. Am 3. October war die Stärke unverändert, das alte Eis maß 1,75 Meter. Am 12. October betrug die Gesammtstärke 2,08 Meter, während das alte Eis 1,80 Meter stark war. Am 10. November war die Stärke unverändert bei geringer Neigung zum Zunehmen. Im Laufe des November und im December nahm sie ganz langsam zu. Am 11. December erreichte die Gesammtstärke 2,11 Meter, am 3. Januar 1895 2,32 Meter, am 18. Januar 2,48 Meter, am 6. Februar 2,59 Meter.

Daraus ist ersichtlich, daß das Eis direct durch Gefrieren keine irgendwie beträchtlichere Stärke erhält. Das Zusammenschieben infolge des Druckes kann jedoch Blöcke und Schollen von ganz anderer Dicke hervorbringen. Oft passirt es, daß die Schollen in beträchtlicher Ausdehnung in mehrere Schichten untereinandergeschoben werden und zusammenfrieren, sodaß sie wie eine ursprünglich zusammenhängende Eismasse aussehen. Auf solche Weise erhielt die „Fram“ ein gutes Lager unter sich.

Juell und Peder haben sich während des Winters oft darüber gestritten, wie dick das Eis sei, welches die „Fram“ unter sich habe. Peder, der schon früher viel Eis gesehen hatte, behauptete, es müsse mindestens 6 Meter dick sein, während Juell das nicht glauben wollte und zwanzig Kronen wettete, daß es nicht so stark sei.

Am 19. April brach der Streit aufs neue aus; ich schrieb darüber in mein Tagebuch:

„Juell hat sich anheischig gemacht, eine Bohrung vorzunehmen, doch reicht unser Bohrer leider nur 5 Meter tief. Dagegen hat Peder es unternommen, den fehlenden Meter wegzuhauen.

„Sie haben während des ganzen Winters sehr viel über diese Wette geredet, sich jedoch nie einigen können. Peder sagt, Juell müsse mit dem Bohren anfangen, während Juell verlangt, daß Peder erst seinen Meter weghacken solle. Heute Abend wurde der Sache dadurch ein Ende gemacht, daß Juell unvorsichtigerweise demjenigen zehn Kronen bot, der für ihn bohren wolle.

„Bentsen nahm ihn beim Wort und machte sich sofort mit Amundsen an die Arbeit; er meinte, er habe nicht immer Gelegenheit, so leicht zehn Kronen zu verdienen. Amundsen bot sich ihm zu einer Krone pro Stunde oder aber gegen Zahlung nach dem Maße an, schließlich einigten sie sich auf Zahlung nach der Zeit.

„Sie arbeiteten bis spät in die Nacht; als sie 4 Meter tief gekommen waren, glitt der Bohrer etwas hinein, und es stieg Wasser in dem Loche auf; doch war es nicht von Bedeutung, und gleich darauf stieß der Bohrer wieder auf Eis. Sie arbeiteten noch eine Zeit lang, bis endlich der Bohrer nicht weiter reichte, worauf Peder gerufen wurde, um seinen Meter wegzuhauen.

„Er und Amundsen hackten darauf los, bis sie von Schweiß durchnäßt waren. Wie gewöhnlich war Amundsen sehr eifrig; er schwor, er würde es nicht aufgeben, bis er hindurch sei, und wenn es 10 Meter sein sollten.

„Bentsen war mittlerweile an Deck gegangen, doch schickte man ihm jetzt Nachricht, das Loch sei ausgehauen und das Bohren könne wieder beginnen. Als man nur noch ein paar Centimeter bis zu 6 Meter hatte, sank der Bohrer durch, worauf das Wasser in die Höhe sprang und das Loch füllte. Nunmehr ließen sie eine Lothleine hinab, mit der sie in der Tiefe von 10 Meter wieder auf Eis stießen; so waren sie gezwungen, die Arbeit aufzugeben.“

Ein schöner Brocken Eis, auf dem wir liegen! Ohne eine große lose Scholle, die sich auf das Eis geschoben hat, zu berücksichtigen, liegt das Schiff 40 Centimeter über dem Wasser, und rechnet man

hierzu noch die 60 Centimeter, welche die „Fram“ über das Eis emporgehoben ist, so ergibt sich eine nicht unbedeutende Entfernung zwischen dem Schiffe und dem Wasser.

Die Temperatur auf dem Eise hält sich zur Sommerszeit um den Nullpunkt herum; aber wenn der Winter allmählich herankommt, sinkt sie an der Oberfläche rasch. Von da dringt die Kälte immer tiefer



Scott-Hansen. Johansen.

Messung der Temperatur des Eises.

bis zur Unterseite des Eises, wo sie sich natürlich in gleicher Höhe mit derjenigen des darunter befindlichen Wassers hält. Wir beobachteten beständig die Temperatur des Eises in verschiedenen Schichten, um festzustellen, wie schnell dieser Abkühlungsproceß des Eises während des Winters stattfindet und in welchem Maße die Temperatur nach dem Frühjahr zu wieder steigt.

Die niedrigste Temperatur des Eises war im März und Anfang

April in 1,2 Meter Tiefe mit ungefähr — 16° C. und bei 0,8 Meter Tiefe mit ungefähr — 20° C. Nach Anfang April begann sie langsam zu steigen.

Bei diesen niedrigen Temperaturen wird das Eis sehr hart und spröde, sodaß es durch einen Stoß oder durch das Zusammenschieben leicht berstet oder zerbricht. Andererseits wurde das Eis im Sommer, wenn die Temperatur sich in der Nähe des Schmelzpunktes hielt, zähe und plastisch, sodaß es beim Zusammenschieben nicht so leicht zerbrach.

Dieser Unterschied im Zustande des Eises im Sommer und im Winter machte sich auch dem Ohre bemerkbar, da das Zusammenschieben im Winter stets von dem oft erwähnten Getöse begleitet war, während das zähe Sommereis sich fast geräuschlos zusammenschob, sodaß selbst die heftigsten Pressungen in unserer Nähe hätten stattfinden können, ohne daß wir die geringste Ahnung davon hatten.

In der unmittelbaren Nachbarschaft der „Fram" blieb das Eis fast das ganze Jahr hindurch vollständig ruhig, und das Schiff war hier bisjetzt noch keinem großen Eisdruck ausgesetzt gewesen. Es lag sicher und wohlbehalten auf der Eisscholle, an welche es festgefroren war, und hob sich immer mehr, als die Oberfläche des Eises unter der Einwirkung der Sommersonne allmählich wegthaute. Im Herbst begann das Schiff wieder ein wenig zu sinken, entweder weil das Eis unter seinem Gewichte nachgab, oder weil letzteres an der untern Fläche etwas wegschmolz, sodaß es nicht mehr dieselbe Schwimmfähigkeit besaß wie früher.

Inzwischen ging das Leben an Bord seinen gewohnten Gang. Nun wir Tageslicht hatten, war natürlich mehr Arbeit verschiedener Art auf dem Eise zu thun als im Winter.

Schon mehrfach habe ich unsere erfolglosen Bemühungen, beim Lothen den Grund zu erreichen, erwähnt; leider waren wir auf so große Tiefen nicht vorbereitet und hatten keinen Tiefsee-Lothapparat mitgebracht. Wir mußten uns daher helfen, so gut wir konnten, und



Auffindung einer Tiefsee von 3800 Meter.

zwar, indem wir eine der Stahltrossen des Schiffes opferten, um daraus eine Lothleine herzustellen.

Es hielt nicht schwer, auf dem Eise einen genügend großen Platz zur Anlage einer Reepschlägerei zu errichten, in welcher die Arbeit rasch fortschritt, obwol eine Temperatur von — 30° bis — 40° C.



Aufgethürmtes Eis an der Backbordseite.

nicht gerade die angenehmste ist, um in derselben mit Gegenständen wie Stahldraht umzugehen.

Das Stahlkabel wurde in seine einzelnen Stränge zerlegt und aus diesen eine neue biegsame Lothleine hergestellt, indem wir zwei derselben wieder zusammendrehten. In dieser Weise fertigten wir eine

Leine von 4000—5000 Meter Länge an und konnten damit endlich den Grund erreichen. Die Wassertiefe schwankte zwischen 3300 und 3900 Meter.

Das war eine bemerkenswerthe Entdeckung; denn wie ich schon wiederholt erwähnt habe, hatte man bisher angenommen, daß das unbekannte Polarbecken seicht und mit zahlreichen unbekannten Ländern und Inseln besetzt sei. Auch ich hatte, als ich meinen Plan skizzirt hatte (siehe Seite 19 und 21), noch geglaubt, daß es seicht sei und von einer tiefen Rinne durchschnitten werde, die vielleicht die Fortsetzung der Tiefsee im Nordatlantischen Ocean (siehe Seite 22) wäre.

Aus der Annahme eines seichten Polarmeeres hatte man geschlossen, daß die Regionen um den Pol herum früher aus einer ausgedehnten Landfläche bestanden hätten und die vorhandenen Inseln nur die Ueberreste derselben seien. Ferner hatte man angenommen, daß dieses ausgedehnte Polarland der Ursprungsort vieler unserer Thier- und Pflanzenformen gewesen sei, die ihren Weg von dort nach unsern Breiten gefunden hätten. Diese Muthmaßungen scheinen jetzt auf einer etwas schwachen Grundlage zu beruhen.

Die große Tiefe deutet an, daß hier keinesfalls in einer sehr jungen geologischen Zeit Land gewesen ist; diese Tiefe ist ohne Zweifel ebenso alt wie diejenige des Atlantischen Oceans, von welcher das Polarmeer fast sicher einen Theil bildet.

Eine weitere Aufgabe, der ich große Wichtigkeit beimaß und die ich schon häufig erwähnt habe, war die Feststellung der Temperatur des Meeres in verschiedenen Tiefen, von der Oberfläche bis hinab zum Grunde. Diese Messungen stellten wir so oft an, als die Zeit es uns gestattete; sie ergaben, wie bereits bemerkt, überraschende Resultate und zeigten das Vorhandensein wärmern Wassers unter der kalten Oberflächenschicht.

Es ist hier nicht der Ort, die Resultate der verschiedenen

Messungen zu geben; aber da sie sich alle sehr ähnlich sind, theile ich eins derselben als Beispiel mit, damit man sich einen Begriff machen kann, wie sich die Temperatur vertheilt.

Die Temperaturreihe, aus der ich hier einen Auszug gebe, wurde vom 13. bis zum 17. August beobachtet.

Temperaturtafel.

Tiefe	Temperatur	Tiefe	Temperatur
Meter	Grade nach Celsius	Meter	Grade nach Celsius
Oberfläche	+ 1,02	400	+ 0,35
2	— 1,32	450	+ 0,36
20	— 1,33	500	+ 0,34
40	— 1,50	600	+ 0,20
60	— 1,50	700	+ 0,14
80	— 1,50	800	+ 0,07
100	— 1,40	900	— 0,04
120	— 1,24	1000	— 0,10
140	— 0,97	1200	— 0,23
160	— 0,58	1400	— 0,34
180	— 0,31	1600	— 0,46
200	— 0,03	1800	— 0,60
220	+ 0,19	2000	— 0,66
240	+ 0,20	2600	— 0,74
260	+ 0,34	2900	— 0,76
280	+ 0,42	3000	— 0,73
300	+ 0,34	3400	— 0,69
325	+ 0,49	3700	— 0,65
350	+ 0,44	3800	— 0,64

Diese Wassertemperaturen sind in verschiedener Hinsicht merkwürdig. Zunächst sinkt die Temperatur, wie man sieht, von der

Oberfläche abwärts bis in die Tiefe von 80 Meter, worauf sie bis 280 Meter wieder steigt, um bei 300 Meter aufs neue zu sinken und bei 325 Meter nochmals zu steigen. Dort beträgt sie + 0,49° C. Darauf sinkt sie, um bei 450 Meter wieder zu steigen, und sinkt dann bis 2900 Meter stetig, steigt aber auf dem Grunde langsam wieder an.

Ein ähnliches Steigen und Fallen fanden wir bei fast allen Messungsreihen, welche wir vornahmen, und die Schwankungen von einem Monat zum andern waren so gering, daß sie in den correspondirenden Tiefen sich oft nur auf ein paar Hundertstel eines Grades beliefen.

Gelegentlich stieg die Temperatur der warmen Schichten sogar noch höher, als hier angegeben. So betrug sie am 17. October bei 300 Meter Tiefe + 0,85°, bei 350 Meter + 0,76°, bei 400 Meter + 0,78° und bei 500 Meter + 0,62°, worauf sie gleichmäßig sank, bis sie nach dem Meeresgrunde zu wie vorher stieg.

Wir hatten nicht erwartet, in diesen öden Regionen viel Vogelleben anzutreffen, und waren daher nicht wenig überrascht, als uns am Pfingstsonntag, 13. Mai, eine Möve einen Besuch abstattete. Später sahen wir regelmäßig Vögel verschiedener Art in unserer Nachbarschaft, bis dies endlich ein tägliches Ereigniß wurde, dem wir keine besondere Beachtung mehr schenkten.

Meist waren es Elfenbeinmöven (Larus eburneus), Stummelmöven (Rissa tridactyla), ein Eissturmvogel (Procellaria glacialis) und hin und wieder eine Tauchermöve (Larus glaucus), eine Silbermöve (Larus argentatus?) oder eine Grillumme (Uria grylle); ein- oder zweimal sahen wir auch eine Raubmöve (wahrscheinlich Lestris parasitica), wie z. B. am 14. Juli. Am 21. Juli besuchte uns auch eine Schneeammer (Plectrophanes nivalis).

Am 3. August ereignete sich ein sehr merkwürdiger Vorfall, indem wir Besuch von der arktischen Rosenmöve (Rhodosthetia rosea) erhielten. Ich bemerkte darüber in meinem Tagebuche:



Nansen. Hendrikſen.

Ableſen des Tiefſeethermometers mit der Lupe (12. Juli 1894).



Zwei Elfenbeinmöven (Larus eburneus). Eissturmvogel (Procellaria glacialis). Schneeammer (Plectrophanes nivalis).

Sommergäste.

„Heute ist mir endlich ein sehnlicher Wunsch erfüllt worden; ich habe Roß-Möven* geschossen, drei Stück an einem Tage.

„Dieser seltene und geheimnißvolle Bewohner des unbekannten Nordens, der sich nur gelegentlich sehen läßt, von dem niemand weiß, woher er kommt und wohin er geht, und der ausschließlich aus jener Welt stammt, zu welcher nur die Phantasie sich aufschwingt, gehört zu dem, was ich vom ersten Augenblicke, seitdem ich diese Gegenden gesehen habe und das Auge über die einsamen Eisflächen schweifen ließ, zu entdecken gehofft habe. Und nun kam er, als ich es am wenigsten gedacht hatte!

„Ich hatte einen kleinen Spaziergang auf dem Eise in der Nähe des Schiffes gemacht, hatte mich neben einen Eishaufen gesetzt und ließ die Augen nach Norden schweifen, wo sie an einem Vogel haften blieben, der über einer großen Eiskette im Nordwesten schwebte. Anfänglich hielt ich ihn für eine Stummelmöve, fand aber nach seinem schnellen Fluge, den spitzen Flügeln und dem scharfen Schwanze bald mehr Aehnlichkeit mit einer Raubmöve heraus.

„Nachdem ich meine Flinte geholt hatte, waren es ihrer zwei, die beständig um das Schiff herumflogen. Ich konnte sie jetzt genauer betrachten und erkannte, daß sie für Raubmöven zu hell im Gefieder waren. Sie waren durchaus nicht scheu, sondern flogen immer nahe um das Schiff herum.

„Als ich sie auf dem Eise verfolgte, schoß ich bald eine derselben und war, als ich sie aufnahm, nicht wenig erstaunt, einen kleinen Vogel ungefähr von der Größe einer Schnepfe zu finden; auch der gesprenkelte Rücken erinnerte an diesen Vogel. Gleich darauf schoß ich auch die andere, und später im Laufe des Tages noch eine dritte. Als ich die letztere ergriff, war sie noch nicht ganz todt und brach ein paar große Garneelen aus, die sie in einer der Rinnen gefangen haben mußte.

* Diese Möve wird oft nach ihrem Entdecker Roß so genannt. Ihre andere Bezeichnung „Rosenmöve“ rührt von ihrer rothen Farbe her.



Rosenmöven.

„Alle drei waren junge Thiere von ungefähr 32 Centimeter Länge mit dunkelgesprenkeltem grauem Gefieder auf dem Rücken und den Flügeln; die Brust und der Leib waren weiß mit einem kaum wahrnehmbaren Ton von Orangeroth; um den Hals war ein graugesprenkelter dunkler Ring."

Etwas später verschwindet das gesprenkelte Gefieder; es wird dann auf dem Rücken blau mit einem schwarzen Ringe um den Hals, während die Brust eine zarte rosenrothe Färbung annimmt. Einige Tage danach, am 6. und 8. August, schossen wir noch einige dieser Vögel, insgesammt acht Stück.

Während die Zeit verging, nahm der schon im Winter erwogene Plan andauernd einen hervorragenden Platz in meinen Gedanken ein: der Plan, das unbekannte Meer zu erforschen, ohne der Bahn zu folgen, auf welcher die „Fram" trieb.

Aengstlich behielt ich die Hunde im Auge, aus Furcht, daß ihnen etwas zustoßen könnte, auch um sicher zu sein, daß sie in guter Verfassung blieben, denn meine ganze Hoffnung beruhte auf ihnen. Mehrere von ihnen waren allerdings todtgebissen und zwei von Bären getödtet worden; aber wir hatten noch 26 übrig und außerdem zum Ersatz für etwaige Verluste die jungen Thiere, von denen wir, wie erwähnt, 8 am Leben gelassen hatten.

Als das Frühjahr weiter vorgeschritten war, ließen wir die letztern an Deck herumlaufen, und am 5. Mai wurde ihnen die Welt noch beträchtlicher erweitert. Ich schrieb:

„Nachmittags ließen wir die jungen Hunde auf das Eis, wo «Kvik» sofort weite Ausflüge mit ihnen unternahm, um sie mit der Umgebung vertraut zu machen. Zunächst stellte sie ihnen unsern meteorologischen Apparat, dann die Bärenfalle und darauf die verschiedenen Eishügel vor. Sie waren anfänglich sehr vorsichtig und blickten sich furchtsam um, ehe sie sich ganz langsam, Schritt für Schritt, von der Schiffsseite zu entfernen wagten; bald aber begannen sie, in der von ihnen entdeckten Welt wie unbändig umherzutummeln.

„«Kvik» war sehr stolz, als sie ihren Nachwuchs in die Welt hinausführte, und jagte in freudigster Stimmung umher, obwol sie erst kurz vorher von einer weiten Schlittenfahrt zurückgekehrt war, auf welcher sie im Geschirr wie gewöhnlich gute Dienste geleistet hatte.

„Am Nachmittag bekam einer der schwarz und weißen jungen Hunde einen Anfall von Verrücktheit. Wie ein Rasender rannte er und bellte um das Schiff herum; dabei biß er, während die andern ihn verfolgten, alles was ihm in den Weg kam. Endlich gelang es uns, ihn vorn auf Deck einzuschließen, wo er noch eine Zeit lang weiter raste, dann sich aber beruhigte; jetzt scheint er wieder ganz wohl zu sein. Das ist schon der vierte, der einen ähnlichen Anfall gehabt hat. Zum Henker, was ist denn dies? Wasserscheu kann es unmöglich sein, sonst hätte sich diese unter den ausgewachsenen Hunden gezeigt. Ob es Zahnschmerz, erbliche Epilepsie oder sonstiges Teufelszeug sein mag?“

Leider starben mehrere der Thiere an solchen unerklärlichen Anfällen. Die jungen Hunde waren so hübsche, artige Thiere, daß es uns allen sehr leidthat, wenn ein solcher Fall eintrat.

Am 3. Juni schrieb ich:

„Heute Vormittag ist wieder einer der jungen Hunde infolge eines dieser geheimnißvollen Anfälle gestorben, und ich kann mir nicht verhehlen, daß es mir sehr zu Herzen geht und daß ich darüber niedergeschlagen bin.

„Ich hatte mich an diese kleinen Polargeschöpfe so gewöhnt, die ihr sorgloses Dasein an Deck verbrachten und von morgens bis abends und auch noch in die Nacht hinein um uns herum spielten und jagten. Ich kann ihnen stundenlang mit großem Vergnügen zusehen, mich mit ihnen wie mit kleinen Kindern beschäftigen und um das Oberlicht herum Verstecken spielen, wobei sie vor Freude außer sich sind.

„Der soeben verendete war der größte und stärkste von ihnen, ein schönes Thier; ich hatte ihm den Namen «Löva» gegeben. Er war so zutraulich, sanft und zärtlich. Gestern sprang und spielte er

noch umher, war so lebensfroh und rieb sich an mir, heute ist er todt. Ihre Reihen lichten sich. Das Schlimmste dabei ist, daß wir vergebens zu erforschen suchen, was ihnen fehlt.

„Dieser Hund war anscheinend vollständig normal und ganz vergnügt, bis er sein Frühstück erhalten hatte; dann begann er zu winseln und, wie von Sinnen, heulend und bellend umherzujagen, gerade wie es die andern gemacht hatten. Später stellten sich Krämpfe ein, und es stand ihm der Schaum vor dem Maule. Einer dieser Krämpfe hat ihn wahrscheinlich getödtet.

„Blessing und ich untersuchten ihn nach dem Tode, konnten aber keine ungewöhnlichen Zeichen an ihm entdecken. Mir scheint es keine ansteckende Krankheit zu sein; es ist mir geradezu unbegreiflich.

„Auch «Ulenka», der schönste Hund der ganzen Meute, unser Trost und unsere Hoffnung, wurde eines Tages plötzlich krank.

„Es war am Morgen des 24. Mai, als wir ihn gelähmt und völlig hülflos in seinem Stall auf Deck liegend fanden; er versuchte aufzustehen, vermochte sich aber nicht zu erheben und fiel sofort wieder nieder, wie ein Mensch, der einen Schlaganfall gehabt und alle Macht über seine Glieder verloren hat. Es wurde ihm sofort in einer Kiste ein Lager bereitet und er auf das sorgsamste gepflegt; abgesehen davon, daß er nicht gehen kann, ist er anscheinend ganz wohl."

Es muß eine Art Schlaganfall gewesen sein, der das Rückgrat irgendwo getroffen und die eine Seite des Körpers gelähmt hat. Der Hund wurde langsam wiederhergestellt, hat aber den vollständigen Gebrauch der Beine nie wiederbekommen, obwol er uns auf unserer spätern Schlittenexpedition begleitet hat.

Die Hunde scheinen den Sommer nicht gern zu haben; es ist ihnen zu naß auf dem Eise und zu warm.

Am 11. Juni schrieb ich:

„Heute haben alle Tümpel auf dem Eise rundherum wunderbar an Größe zugenommen, und es ist keineswegs angenehm, das Schiff

mit nicht wasserdichten Schuhen zu verlassen; es wird für die Hunde immer nasser, und sie schwitzen immer mehr vor Hitze, obgleich die Temperatur bisjetzt noch selten über den Nullpunkt steigt. Vor einigen Tagen wurden sie auf das Eis übersiedelt, wo zwei lange Ställe für sie errichtet worden sind.* Diese sind aus Kisten hergestellt



Unsere Hundeställe auf dem Eise.

und bestehen in Wirklichkeit nur aus einer Wand und einem Dache. Hier verbringen die Thiere den größten Theil des Tages, und wir sind alle Unreinlichkeit los, abgesehen von derjenigen der vier jungen Hunde, die noch immer oben bleiben und ein herrliches Leben, zwischen

* Bis dahin hatten sie ihre Ställe an Deck.

Schlaf und Spiel abwechselnd, führen. Auch «Ulenka» ist noch immer an Deck und geht langsam der Wiederherstellung entgegen."

Die tägliche Lebensweise der Hunde ist jetzt ebenso regelmäßig wie im Winter. Morgens um 8½ Uhr werden sie losgelassen. Sie werden jedesmal sehr ungeduldig, wenn die Stunde ihrer Erlösung herannaht. Sobald sich jemand an Deck blicken läßt, ertönt im Chore das wilde Geheul der 26 Stimmen, welche laut Nahrung und Freiheit fordern.

Nachdem sie losgelassen sind, erhalten sie ihr Frühstück, bestehend aus einem halben gedörrten Fisch und drei Stücken Hundekuchen für jeden. Der Rest des Vormittags wird von ihnen damit zugebracht, alle Abfallhaufen, die zu finden sind, zu durchwühlen und alle leeren Blechdosen, die sie schon hundertmal untersucht haben, zu benagen und auszulecken. Schleudert der Koch einmal eine neue Dose auf das Eis, so entspinnt sich sofort ein wüthender Kampf um diesen Preis.

Oft passirt es, daß der eine oder andere von ihnen bei dem Versuche, ein verführerisches Stück Fett aus einer tiefen engen Dose herauszuholen, den Kopf so weit hineinsteckt, daß dieser festsitzt und das Thier sich von der Dose nicht wieder befreien kann. Dann springt er mit diesem Futteral auf dem Kopfe blindlings über das Eis und treibt die wunderbarsten Possen in dem Bemühen, die Dose wieder los zu werden, zum größten Ergötzen von uns Zuschauern.

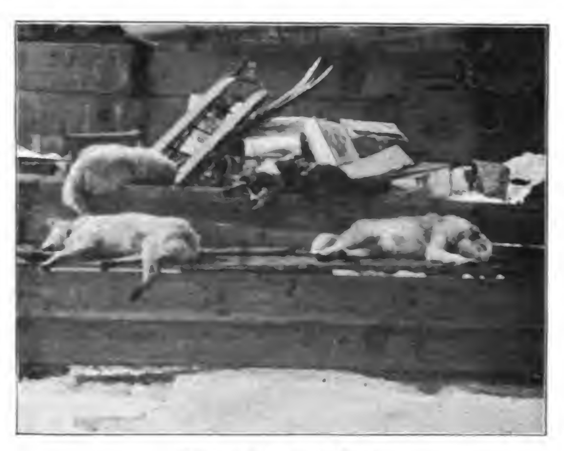
Sind die Hunde ihrer Arbeit in den Abfallhaufen müde, so strecken sie keuchend ihre runden, wurstartigen Körper in der Sonne, wenn sie scheint. Wenn es dort zu warm ist, suchen sie den Schatten auf. Vor dem Mittagessen werden sie wieder angebunden; jedoch pflegen „Pan" und einige andere Gesinnungsgenossen sich kurz vorher fortzuschleichen und sich hinter einem Hügel zu verbergen, sodaß man nur hier und dort einen Kopf oder ein Ohr hervorgucken sieht. Sollte jemand kommen und sie holen wollen, so würden sie knurren, die Zähne zeigen und vielleicht gar zuschnappen, sich dann aber platt niederlegen und ins Gefängniß schleppen lassen.



Die Feier des Verfassungstages (17. Mai) in hohen Breiten.

Den Rest des Tages verbringen die Hunde mit Schlafen, Schnauben und Keuchen infolge der außerordentlichen Hitze, die, nebenbei bemerkt, einige Grade unter Null ist. Hin und wieder erheben sie im Chor ein Geheul, das sicherlich in Sibirien zu hören ist, und raufen miteinander, daß die Haare nach allen Richtungen fliegen.

Die Verlegung der Hunde auf das Eis hat der Wache die



Die Hunde schwitzen in der Sonne.

beschwerliche Pflicht auferlegt, nachts an Deck zu bleiben, was vorher nicht üblich war; allein nachdem einmal ein Bär an Bord gewesen ist und zwei unserer werthvollen Thiere geraubt hat, wollen wir solche Besucher nicht wieder haben.

Am 31. Juli vermehrte „Kvik" unsere Bevölkerung abermals, indem sie elf junge Hunde zur Welt brachte. Einer davon war eine Mißgeburt und wurde sofort getödtet, zwei andere starben später;

aber die meisten wuchsen auf und wurden schöne Thiere. Sie sind sämmtlich noch am Leben.

In dieser Zeit passirte wenig oder nichts, ausgenommen natürlich, daß die verschiedenen Festtage mit großer Feierlichkeit begangen wurden.

Den 17. Mai, den Jahrestag der norwegischen Verfassung, feierten wir mit besonderm Glanze; von dieser Feier finde ich folgende Beschreibung in meinem Tagebuche:

Freitag, 18. Mai. Der 17. Mai wurde mit größter Feierlichkeit begangen. Morgens wurden wir durch die Klänge des Harmoniums geweckt; die muntere Weise des „College Hornpipe" rief uns zu einem glänzenden Frühstück, bestehend aus geräuchertem Lachs, Ochsenzunge u. s. w. Die ganze Schiffsmannschaft trug zur Feier des Tages Bandschleifen, sogar der alte „Suggen" hatte eine solche am Schwanze.

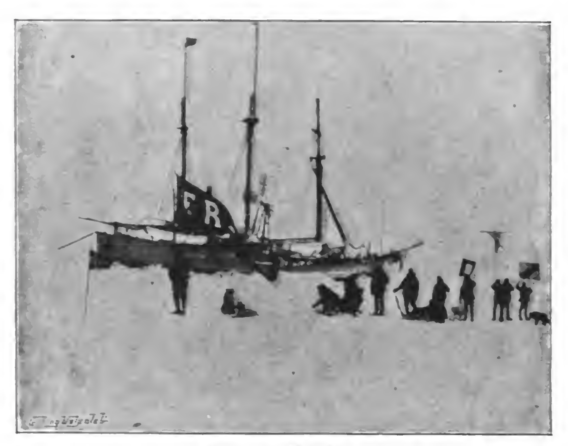
Es blies ein pfeifender Wind, und die norwegische Flagge am Topp flatterte lustig in der lebhaften Brise. Gegen 11 Uhr versammelte sich die ganze Gesellschaft mit ihren Bannern auf dem Eise an der Backbordseite des Schiffes, wo der Festzug sich aufstellte.

Als erster kam der Führer der Expedition mit der „reinen"* norwegischen Flagge; ihm folgte Sverdrup mit dem Schiffswimpel, der, 6 Meter lang, mit seinem FRAM auf rothem Grunde prachtvoll aussah. Dann kam ein Hundeschlitten mit der Musikkapelle (Johansen mit der Ziehharmonika) und Mogstad als Kutscher, darauf der Steuermann mit Büchse und Harpune, Hendriksen mit einer langen Harpune, dann Amundsen und Nordahl mit einem rothen Banner. Nunmehr folgte der Doctor mit einer Demonstrationsflagge zu Gunsten des Normal-Arbeitstages; sie bestand aus einer wollenen Unterjacke, mit den Buchstaben N. A. auf der Brust eingestickt, und war auf einer sehr langen Stange angebracht; sie machte sich sehr ein-

* Ohne das Symbol der Union mit Schweden.

drucksvoll. Es folgte unser Küchenchef Juell mit einem von „Peik's* Schmortiegeln" auf dem Rücken. Darauf kamen die Meteorologen mit einem seltsamen Apparat, bestehend aus einem schwarzen Blechschild, über welchem ein rothes Band mit den Buchstaben Al. St., die „Allgemeines Stimmrecht" bedeuten sollten, befestigt war.**

Endlich setzte sich der Festzug in Bewegung. Die Hunde mar-



Feier des 17. Mai (1894).

schirten ganz gravitätisch, als ob sie im ganzen Leben nichts anderes zu thun gehabt hätten, als Processionen mitzumachen, und die Musik

---

* Bezeichnung des Herdes in der Küche.

** Bis auf den heutigen Tag ist mir noch nicht ganz klar, was diese Demonstrationen bedeuten sollten. Daß der Doctor aus Mangel an Praxis sehr gern einen Normal-Arbeitstag gehabt hätte, ist sehr leicht erklärlich; weshalb aber die Meteorologen nach dem „Allgemeinen Stimmrecht" schrien, geht über mein Verständniß. Wollten sie irgendwelchen Despotismus stürzen?

spielte einen prachtvollen Festmarsch, der nicht für diesen Anlaß componirt war.

Der stattliche Zug bewegte sich zweimal um die „Fram" herum, worauf er mit großer Feierlichkeit in der Richtung nach dem großen Eishügel marschirte und unterwegs von dem Photographen der Expedition aufgenommen wurde. An dem Eishaufen wurde ein lebhaftes Hoch der „Fram" ausgebracht, die uns so vortrefflich bis hierher getragen habe und die uns ohne Zweifel ebenso gut wieder nach Hause bringen werde.

Dann kehrte die Procession wieder um und marschirte am Bug vorüber. Am Backbord-Fallreep hielt der Photograph von der Brücke zu Ehren des Tages eine Rede. An diese schloß sich ein donnernder Salut von sechs Schüssen, der zur Folge hatte, daß fünf oder sechs von den Hunden über Eisschollen und -Hügel davonstürzten und sich mehrere Stunden lang verborgen hielten.

Inzwischen waren wir in die festlich mit Flaggen geschmückte gemüthliche Kajüte hinabgegangen, wo wir nach einem hübschen Walzer als Vorspiel ein splendides Diner einnahmen.

Das Menu war: kleingehackte Fische mit Hummer in Curry, geschmolzene Butter und Kartoffeln; Musik; Schweins-Cotelettes mit grünen Erbsen, Kartoffeln, Mango-Pickles und Worcester-Sauce; Musik; Aprikosen und Eiertorte mit Crême; viel Musik. Dann hielten wir Siesta; darauf Kaffee, Rosinen, Feigen und Kuchen. Der Photograph bewirthete uns mit Cigarren; großer Enthusiasmus, dann Fortsetzung der Siesta. Nach dem Abendessen trug Mogstad auf der Violine etwas vor, worauf Erfrischungen in Gestalt von Feigen, Confect, Aprikosen und Honigkuchen gereicht wurden. Alles in allem ein reizender „Siebzehnter Mai", namentlich auch mit Rücksicht darauf, daß wir den 81. Breitengrad passirt hatten.

Montag, 28. Mai. Ach, bin ich dieser endlosen weißen Flächen so müde, die nicht einmal zu Schneeschuhfahrten zu benutzen sind, abgesehen davon, daß die Rinnen einen überall hindern!

Tag und Nacht schreite ich auf Deck auf und ab, das Eis an den Schiffsseiten entlang und denke über die tiefsten wissenschaftlichen Probleme nach. Während der letzten Tage ist es namentlich die Verschiebung des Pols gewesen, die mich im Banne gehalten hat.

Ich bin von dem verzweifelten Gedanken erfaßt, daß die Gezeitenwelle im Verein mit der ungleichen Vertheilung von Land und Meer einen störenden Einfluß auf die Lage der Erdachse ausüben müsse. Wenn einem eine solche Idee einmal in den Kopf gekommen ist, ist es nicht leicht, sie wieder los zu werden.

Nachdem ich mehrere Tage darüber nachgegrübelt hatte, habe ich schließlich entdeckt, daß der Einfluß des Mondes auf das Meer groß genug sein müsse, um in 800000 Jahren eine Verschiebung des Pols um den Betrag von einer Bogenminute herbeizuführen. Zur Erklärung der Eiszeit in Europa, was mein Hauptaugenmerk ist, muß ich den Pol mindestens um zehn oder zwanzig Grade verschieben. Das bedingt aber einen unbequem langen Zeitraum seit jener Periode und beweist, daß das Menschengeschlecht ein achtunggebietendes Alter erreicht haben muß. Natürlich ist dies alles Unsinn.

Aber während ich in tiefen Betrachtungen unverdrossen auf Deck auf- und abschreite und mich für einen großen Denker halte, entdecke ich plötzlich, daß meine Gedanken in der Heimat weilen, wo jetzt alles Sommer und Schönheit ist und wo die, welche ich zurückgelassen habe, Luftschlösser bauen über all die Herrlichkeit, die kommen wird, wenn ich einmal heimgekehrt bin.

Ja, ja! Ich verwende eigentlich zu viel Zeit auf solches Thun. Aber die Drift ist so langsam wie je, und der Wind, der allesvermögende, ist noch immer unverändert. Das Erste, wonach meine Augen schauen, wenn ich morgens den Fuß auf Deck setze, ist der Flügel im Besanstopp, um zu sehen, wie der Wind weht; dorthin schweifen sie immer wieder während des ganzen Tages und dort ruhen sie auch zuletzt, bevor ich in die Koje gehe. Aber er weist immer

nach derselben Richtung, West und Südwest, und wir treiben bald schneller, bald langsamer westwärts und nur wenig nach Norden.

Ich zweifle jetzt nicht an dem Erfolge unserer Expedition, und mein Irrthum in der Rechnung ist doch nicht so groß gewesen; ich glaube aber kaum, daß wir höher als bis 85° treiben werden, wenn überhaupt so weit. Es hängt davon ab, ob Franz-Joseph-Land sich weit nach Norden ausdehnt. Ist das der Fall, dann wird es hart sein, die Erreichung des Pols aufzugeben. Es ist im Grunde nur eine Frage der Eitelkeit, reines Kinderspiel im Vergleich zu dem, was wir thun und noch auszuführen hoffen, und doch muß ich bekennen, daß ich thöricht genug bin, den Pol erreichen zu wollen, und wahrscheinlich den Versuch dazu machen werde, wenn wir in nicht allzu langer Zeit in seine Nachbarschaft gelangen.

Dieser Mai ist mild; die Temperatur ist in letzter Zeit mehrfach um den Nullpunkt herum gewesen, und man kann sich beim Auf- und Abgehen in die Heimat versetzt glauben. Selten sind mehr als ein paar Grad Kälte, allein es kommen jetzt die Sommernebel mit gelegentlichem Reif. In der Regel ist jedoch der Himmel mit seinen leichten, flüchtigen Wolken fast wie der Frühlingshimmel im Süden.

Auch an Bord bemerken wir, daß es milder geworden ist. Wir brauchen kein Feuer mehr im Ofen, um es uns warm und gemüthlich zu machen, obwol wir uns in dieser Beziehung niemals großem Luxus hingegeben haben.

Im Proviantraum beginnen der Reif und das Eis, die sich an der Decke und den Wänden gebildet haben, zu schmelzen. In den Räumen hinter dem Salon sowie im Schiffsraum haben wir eine große Reinigung vornehmen und das Eis und den Reif abscheuern und auftrocknen müssen, um unsere Vorräthe vor dem Verderben zu bewahren, da sonst die Feuchtigkeit durch die Umhüllungen dringt und der Rost Löcher in die Blechkisten frißt. Außerdem haben wir lange

Zeit die Luken zum Raum offen gehalten, sodaß stets ein tüchtiger Luftzug hindurchging und ziemlich viel Reif verdunstet ist.

Es ist übrigens merkwürdig, wie wenig Feuchtigkeit wir an Bord haben. Dies rührt von der soliden Bauart der „Fram" her sowie davon, daß das Deck über dem Raum an der Unterseite getäfelt ist. Ich gewinne dieses Schiff mehr und mehr lieb.

Sonnabend, 9. Juni. Unser Politiker Amundsen feiert den heutigen Tag* durch ein weißes Hemd nebst Kragen.

Heute bin ich mit meiner Arbeit wieder in das Deckshaus übergesiedelt, wo ich sitzend aus dem Fenster blicken kann. Ich fühle, daß ich in der Welt lebe und nicht in einer Höhle, wo man Nacht und Tag Licht brennen muß. Ich beabsichtige solange wie möglich, bis in den Winter hinein, hier zu bleiben; es ist so gemüthlich und ruhig hier, und die einförmige Umgebung drängt sich mir nicht fortwährend auf.

Ich habe wirklich das Gefühl, daß der Sommer gekommen ist. Stundenlang kann ich in der Sonne auf Deck auf- und abschreiten oder stillstehen und mich von ihr braten lassen, während ich eine Pfeife rauche und meine Blicke über die verwirrenden Schnee- und Eismassen schweifen.

Der Schnee ist jetzt überall naß, und es beginnen sich hier und dort Teiche zu bilden. Das Eis durchsetzt sich auch immer mehr mit Salzwasser. Wenn man ein noch so kleines Loch bohrt, füllt es sich sofort mit Wasser. Der Grund davon ist natürlich, daß infolge des Steigens der Temperatur die im Eise enthaltenen Salztheilchen ihre Umgebung zu schmelzen beginnen und sich Wasser mit einem starken Zusatz von Salz bildet, sodaß dessen Gefrierpunkt niedriger ist als die Temperatur des Eises rund um dasselbe.

Diese ist ebenfalls erheblich gestiegen; in 1,2 Meter Tiefe beträgt

* Wegen des Beschlusses des Stortings am 9. Juni 1880.

sie nur — 3,8° C., während das Wasser in 1,6 Meter Tiefe wieder etwas wärmer ist, — 3,1° C.

Sonntag, 10. Juni. Seltsamerweise haben wir noch keinen Fall von Schneeblindheit an Bord gehabt, mit Ausnahme des Doctors, der vor ein paar Tagen abends einen leichten Anfall davon bekam, nachdem wir Ball gespielt hatten. Die Augen thränten ihm längere Zeit, doch war er bald wiederhergestellt. Ein drolliger Streich des Schicksals, daß gerade er der erste war, der damit heimgesucht wurde.

Später hatten wir noch einige vereinzelte leichte Fälle von Schneeblindheit, sodaß ein paar von unsern Leuten mit dunkeln Brillen gehen mußten; es war jedoch nicht von Bedeutung und nur die Folge davon, daß sie es nicht für der Mühe werth gehalten hatten, die nothwendigen Vorsichtsmaßregeln zu beobachten.

Montag, 11. Juni. Heute machte ich eine erfreuliche Entdeckung. Ich hatte geglaubt, ich hätte mein letztes Bund Cigarren in Angriff genommen, und hatte ausgerechnet, daß, wenn ich täglich eine rauchte, ich noch etwa einen Monat damit auskommen würde; ganz unerwartet finde ich aber noch eine ganze Kiste voll in meiner Schublade. Große Freude! Sie wird mir helfen, ein paar weitere Monate hinzubringen, — wo werden wir dann sein?

Armer Junge, bei dir ist es wirklich ganz Ebbe! Die Zeit zu vertreiben, ist ein Gedanke, der dir früher kaum in den Sinn gekommen ist. Es ist sonst immer dein größter Kummer gewesen, daß die Zeit so rasch entschwand, und jetzt kann sie dir nicht schnell genug dahinfliegen. Und dann dem Taback so zugethan — mit deinen ewigen Träumereien ziehst du dich hinter die wallenden Rauchwolken zurück. Horch auf den Südwind, wie er durch die Takelung pfeift; es ist ganz angenehm, ihm zuzuhören!

Am Vorabend des Johannistages mußten wir natürlich in üblicher Weise ein Freudenfeuer haben, doch scheint nach meinem Tagebuche nicht das richtige Wetter dafür gewesen zu sein.

Sonnabend, 23. Juni.

Wenn die Sommerlüfte wehen sanft und lind,
In dem Laubwerk abends flüstert leis der Wind
Und der Sonnenschein dem Purpur gleicht im West,
Dann freut jeder sich auf das Johannisfest.

Der nördliche Wind mit nassem Schnee hält an. Düsteres Wetter. Südliche Drift. 81° 43′ nördlicher Breite, das sind 9 Minuten südwärts seit Montag.

Ich habe manchen Johannisabend unter verschiedenen Himmeln erlebt, aber nie einen solchen wie diesen. So fern von allem, was dieser Abend sonst umfaßt!

Ich denke an die Fröhlichkeit, die um die Freudenfeuer in der Heimat herrscht, höre das Kratzen der Fiedel, das Lachen, die Flintenschüsse mit dem Echo, das von den blauen Höhen antwortet. Und dann blicke ich hinaus über die endlose weiße Fläche, in den Nebel, das Schneewetter und den Wind, der den Schnee vor sich hertreibt. Hier ist wahrlich keine Spur von der Fröhlichkeit des Johannistages. Es ist alles Grau in Grau.

Johanni ist vorbei; die Tage werden wieder kürzer, und die lange Winternacht naht heran, die uns vielleicht nicht weiter vorgedrungen finden wird, als sie uns verlassen hat.

Heute Nachmittag war ich eifrig mit der Untersuchung des Salzgehalts des Seewassers beschäftigt, als Mogstad den Kopf durch die Thür steckte und berichtete, es müsse ein Bär in der Nachbarschaft umherschleichen. Bei ihrer Rückkehr nach Tische von dem Großen Eishügel, wo die Leute mit der Herstellung eines Eiskellers für frisches Fleisch*

* Robben-, Walroß- und Bärenfleisch vom letzten Herbst für die Hunde. Während des Winters hatte es im Schiffe gehangen, wo es ganz frisch geblieben war. Fortan wurde es aber auf dem Eise aufbewahrt, bis es vor Eintritt des Herbstes verzehrt wurde. Es ist bemerkenswerth, wie gut sich das Fleisch in diesen Gegenden hält. Am 28. Juni 1894 hatten wir zu Mittag Braten von einem Renthier, das wir im September 1893 an der sibirischen Küste erlegt hatten.

beschäftigt gewesen waren, hatten sie Spuren gefunden, die vorher nicht dort gewesen waren.

Ich legte meine Schneeschuhe an und verfolgte die Spuren. Aber wie schrecklich war in den letzten Tagen der Boden geworden! Nasser Schneeschlamm, in den die Schneeschuhe hülflos einsinken.

Der Bär war von Westen her ganz bis ans Schiff gekommen und hatte sich unsere Arbeiten betrachtet, war dann ein wenig zurückgegangen und darauf, einen beträchtlichen Umweg machend, in seiner gemächlichen, ruhigen Gangart nach Osten weiter marschirt, ohne es der Mühe werth zu halten, einer solchen Kleinigkeit, wie unserm Schiff, Beachtung zu schenken. Er hatte jedes Loch und jeden Winkel, wo vielleicht Aussicht war, Nahrung zu finden, durchsucht und den Schnee nach Resten, die die Hunde zurückgelassen hatten, und sonstigen Dingen durchwühlt. Dann war er nach den Rinnen im Eise gegangen und an denselben vorsichtig entlang gewandert, ohne Zweifel in der Hoffnung, einen Seehund zu treffen. Schließlich hatte er sich zwischen den Hügeln hindurch über die auf der Oberfläche nur aus Schneeschlamm und Wasser bestehenden Schollen entfernt. Wäre die Bahn gut gewesen, dann wäre der Bursche rasch mein gewesen, allein in diesem schlammigen Schnee hatte er einen zu großen Vorsprung vor mir.

Eine traurige, düstere Landschaft; nichts als Weiß und Grau! Keine Schatten, nur halb verwischte, in Nebel und Schneeschlamm verschmelzende Formen; alles befindet sich im Zustande der Auflösung, und bei jedem Schritte gibt der Fleck, auf dem man steht, nach.

Es ist eine harte Arbeit für den Schneeschuhläufer, der hoffnungslos durch Schneeschlamm hinter der Bärenfährte herstapft, die sich um die Hügel herumwindet oder über sie hinwegführt. Die Schneeschuhe sinken tief ein, das Wasser reicht einem oft bis zu den Knöcheln, sodaß es schwer ist, die Schneeschuhe wieder herauszubekommen und weiter zu schieben; aber ohne Schneeschuhe würde man noch schlimmer daran sein.

Hier und dort wird das einförmige, grauweiße Wirrsal durch kohlschwarzes Wasser unterbrochen, das sich in schmälern und breitern Rinnen zwischen den hohen Hügeln hindurchwindet. Auf der schwarzen Oberfläche sind weiße, schneebedeckte Schollen und Eisstücke ausgestreut, die wie weißer Marmor auf schwarzem Grunde aussehen.

Gelegentlich trifft man einen größern dunkel gefärbten Tümpel, wo der Wind das Wasser faßt und kleine Wellen bildet, die gegen den Rand des Eises schlagen und spülen, das einzige Leben in dieser wüsten Einöde. Diese spielenden Wellen kommen einem wie ein alter Freund vor! Hier verzehren sie auch die Schollen und höhlen deren Ränder aus. Man könnte sich fast in südlichere Breiten versetzt glauben. Aber alles ringsherum ist mit Eis bekleidet, das in stets sich ändernden phantastischen Formen emporsteigt, im Gegensatz zu dem dunkeln Wasser, auf welchem das Auge einen Moment vorher geruht hatte.

Ewig, ruhelos wird der reine blauweiße Marmor dieses wandernden Eises modellirt mit der verschwenderischen Freigebigkeit der Natur, welche die herrlichsten Bildhauerwerke um sich entstehen läßt, die vergehen, ehe ein Auge sie erschaut hat.

Weshalb? Das Ganze ist ein einziges wechselndes Spiel der Schönheit. Es wird nur durch die Launen der Natur beherrscht, die genau jenen ewigen Gesetzen folgt, die nicht nach Ziel oder Absicht fragen.

Vor mir erhebt sich eine Eiskette hinter der andern, mit einer Rinne nach der andern dazwischen. — Im Juni war die „Jeannette“ zerdrückt worden und gesunken. Was dann, wenn die „Fram“ zwischen das Eis geräth? Nein, das Eis wird sie nicht besiegen! Und wenn es trotz alledem doch geschehen sollte?

Als ich umherblickte, fiel mir der Johannisabend ein. Weit drüben in der Ferne stiegen die Masten zum Himmel auf, in dem schneeerfüllten Nebel dem Blicke halb entschwunden. Wahrlich, die Leute, die unter diesem Deck hausen, haben Muth, Muth oder blindes Vertrauen auf ein Manneswort.

Es ist alles ganz schön, daß derjenige, welcher einen Plan ausgeheckt hat, und sei er auch noch so unvernünftig, mitgeht, um ihn auszuführen; er thut natürlich sein Bestes für das Kind, das seine Gedanken ins Leben gerufen haben. Aber sie — sie hatten kein solches Kind zu pflegen; sie hätten ohne weiteres sich von einer Expedition wie diese fern halten können. Weshalb sollte ein menschliches Wesen sich vom Leben lossagen, um hier ausgelöscht zu werden?

Sonntag, 24. Juni. Der Jahrestag unserer Abfahrt von der Heimat. Nördlicher Wind, noch immer südliche Drift.

Die heutigen Beobachtungen ergaben 81° 41,7′ nördlicher Breite; so geht es also noch nicht weiter!

Ein langes Jahr; vieles hat sich ereignet, wenn wir auch nicht ganz so weit vorgedrungen sind, als ich erwartet hatte.

Ich sitze und schaue aus dem Fenster nach dem Schnee, der, vom Nordwind getrieben, draußen herumwirbelt. Ein merkwürdiger Johannistag!

Man sollte denken, wir hätten Schnee und Eis genug gehabt; ich sehne mich indessen nicht gerade nach grünen Feldern, jedenfalls nicht immer. Im Gegentheil, stundenlang sitze ich da und mache Pläne für spätere Reisen über das Eis nach unserer Rückkehr von dieser Expedition ....

Ja, ich weiß, was ich erreicht habe, und mehr oder weniger, was mich erwartet. Es ist alles ganz schön, daß ich Pläne für die Zukunft entwerfe, aber zu Hause .... Nein, ich bin heute Abend nicht in der Stimmung, um zu schreiben; ich will mich niederlegen.

Mittwoch, 11. Juli. 81° 18,8′ nördlicher Breite. Endlich ist der Südwind wiedergekehrt, sodaß vorläufig das Südwärtstreiben ein Ende hat.

Jetzt sehne ich mich fast nach der Polarnacht, nach dem ewigen Wunderland der Sterne mit dem geisterhaften Nordlicht und dem durch die tiefblaue Stille segelnden Mond.

Dann ist's wie ein Traum, wie ein Blick in das Nebelreich der



Auf dem Algenfang (18. Juli 1894).

Phantasie. Da gibt es keine Formen, keine schwerlastende Wirklichkeit, nur eine Vision, gewoben aus Silber und den violetten Tönen des Aethers, von der Erde aufsteigend und in die Unendlichkeit hinausschwebend ....

Dieser ewige Tag mit seiner drückenden Wirklichkeit interessirt mich nicht mehr und lockt mich nicht aus meinem Lager heraus. Das Leben ist ein einziges, unaufhörliches Hasten von einer Aufgabe zur andern; alles muß geschehen, nichts darf vernachlässigt werden, Tag auf Tag, Woche auf Woche, und der Arbeitstag ist lang und endet selten früher als lange nach Mitternacht.

Aber überall zieht sich dasselbe Gefühl des Sehnens und der Leere hindurch, auf das man nicht achten darf. Ach, zu Zeiten kann man sich nicht frei davon halten, und die Hände sinken willenlos und kraftlos herab, so müde, so unaussprechlich müde.

O, es heißt, daß man den Frieden des Lebens bei den Heiligen in der Wüste finden könne. Wüste ist hier wahrlich genug, aber Frieden — ihn kenne ich nicht. Es fehlt wol die Heiligkeit.

Mittwoch, 18. Juli. Heute Vormittag unternahm ich mit Blessing einen Ausflug, um Proben von braunem Schnee und Eis zu sammeln, sowie im Wasser Algen und Diatomeen zu suchen.

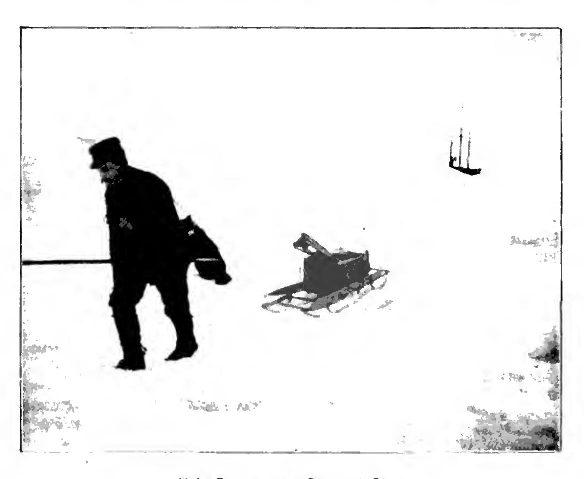
Die Oberfläche der Schollen ist fast überall von schmutzigbrauner Farbe, oder wenigstens ist doch diese Art von Eis die vorherrschende, während reinweiße Schollen ohne Spur eines schmutzigen Braun auf ihrer Fläche selten sind. Ich dachte mir, diese braune Farbe müsse von den Organismen herrühren, die ich im October vorigen Jahres in dem frischgefrorenen bräunlichrothen Eise gefunden hatte; allein die Proben, die ich heute mitnahm, bestehen zum größten Theil aus mineralischem Staub, vermischt mit Diatomeen und andern Bestandtheilen organischer Herkunft.* Blessing hatte zu Anfang des Sommers

* Dieselbe Art Staub fand ich auf dem Eise an der Ostküste von Grönland, wie in der Einleitung dieses Buches (Seite 18) erwähnt worden ist.

auf der Oberfläche des Eises mehrere Proben gesammelt und dieselbe Beobachtung gemacht.

Ich muß das noch weiter untersuchen, um zu sehen, ob all dieser braune Staub mineralischer Natur ist und infolgedessen vom Lande herrührt.*

In den Rinnen fanden wir Mengen von Algenklumpen von



Unser Doctor auf der Suche nach Algen.

derselben Art, wie wir sie schon früher oft wahrgenommen hatten. In fast jedem kleinen Kanal waren große Ansammlungen davon.

* Dieser Staub, den man im Sommer auf der Oberfläche von fast allem ältern Polareis findet, ist ohne Zweifel zum großen Theile solcher, der in der Atmosphäre der Erde schwebt. Wahrscheinlich kommt er mit dem fallenden Schnee herab und sammelt sich allmählich, wenn der Schnee im Sommer schmilzt, zu einer Oberflächenschicht. Oft findet man aber auch größere Mengen Schlick auf dem Eise, der in

Wir konnten auch sehen, daß an den Seiten der Schollen eine braune Schichte sich von der Eisoberfläche tief ins Wasser hinab erstreckte. Sie rührte von einer auf dem Eise wachsenden Alge her.

Im Wasser schwammen ebenfalls eine Anzahl kleinerer, zäher Klumpen, einige von weißer, andere von gelblichrother Farbe, von denen ich mehrere sammelte. Unter dem Mikroskop schienen sie sämmtlich aus Ansammlungen von Diatomeen zu bestehen, unter denen sich aber auch eine Anzahl größerer rother Zellen-Organismen von ganz charakteristischem Aussehen befand.*

Alle diese Diatomeen-Ansammlungen hielten sich in einer gewissen Tiefe, ungefähr einen Meter unter der Oberfläche des Wassers; in einigen der kleinen Rinnen erschienen sie in größern Mengen. In derselben Tiefe schien auch die vorstehend erwähnte Alge hauptsächlich zu gedeihen, während einzelne Theile derselben bis zur Oberfläche aufstiegen. Offenbar halten diese Ansammlungen von Diatomeen und Algen sich genau in jener Tiefe, in welcher die obere Süßwasserschicht auf dem Seewasser ruht.

Das Wasser an der Oberfläche war ganz süß; die Diatomeenmassen sanken darin unter, schwammen aber, wenn sie das Seewasser darunter erreichten.

Donnerstag, 19. Juli. Es ist, wie ich erwartet hatte. Ich beginne jetzt, die Winde hier oben ziemlich genau zu verstehen.

Nachdem heute eine „Windmühlen-Brise“ geweht hat, wird es abends windstill, und morgen werden wir vermuthlich West- oder Nordwestwind haben.

Gestern Abend die letzte Cigarre aus der alten Kiste! Und

---

der Farbe jenem Staub sehr ähnlich sieht, ohne Zweifel aber direct mit dem Lande in Verbindung steht, da er sich auf Schollen bildet, die ursprünglich in nächster Nähe vom Lande gelegen haben. (Vgl. „Wissenschaftliche Ergebnisse von Dr. F. Nansen's Durchquerung von Grönland“. Ergänzungsheft Nr. 105 zu „Petermanns Mitteilungen“, 1892.)

* Ich habe noch keine Zeit gehabt, sie genau zu untersuchen.

nun habe ich die erste aus meiner letzten Kiste geraucht. Wir hätten bis zu der Zeit, als die Kiste leer war, so und so weit sein müssen, sind aber kaum weiter vorgedrungen als damals, als ich mit der Kiste anfing, und der Himmel mag wissen, wie es sein wird, wenn die letzte geleert ist. Aber genug; rauch' nur zu!



Unser Doctor fischt Algen.

Sonntag, 22. Juli. Der Nordwestwind hat nicht ganz die richtige Zeit eingehalten; am Freitag hatten wir statt seiner Nordostwind, der während der Nacht allmählich nach Nordnordost herumging, und gestern Vormittag wehte der Wind gerade aus Norden. Heute hat er im Westen aufgehört, in dem alten wohlbekannten Viertel, aus dem wir mehr als genug Wind gehabt haben. Heute Abend weist

die Leine* ungefähr nach Nordwest zu West; eigenthümlich, daß wir uns wieder nach Süden bewegen.

Ich verbringe den Tag am Mikroskop und bin jetzt mit den Diatomeen und Algen aller Art beschäftigt, die in der obersten Süßwasserschicht des Meeres vorkommen. Es sind höchst interessante Wesen, eine ganze, neue Welt von Organismen, die von uns wohlbekannten Küsten durch das Eis quer über das Polarmeer geführt werden, um dort jeden Sommer zu erwachen und sich zu Leben und Blüte zu entwickeln.

Ja, es ist eine sehr interessante Arbeit, und dennoch habe ich nicht dasselbe brennende Interesse dafür wie einst, obwol der Geruch von Gewürznelkenöl, Canadabalsam und Xylol manch theuere Erinnerungen an das ruhige Laboratorium zu Hause erweckt. Jeden Morgen, wenn ich hereintrete, laden das Mikroskop, die Gläser und Farben auf dem Tische zur Arbeit ein; aber obwol ich Tag für Tag bis spät in die Nacht hinein unermüdlich thätig bin, geschieht es doch meist nur aus Pflichtgefühl, und ich bin nicht böse, wenn die Arbeit beendet ist und ich hingehen und mich ein paar Stunden in die Koje legen kann, um einen Roman zu lesen und eine Cigarre zu rauchen. Mit welchem Jubel würde ich nicht das Ganze beiseitewerfen, aufspringen und das wirkliche Leben erfassen, um meinen Weg über Eis und Meer mit Schlitten, Booten oder Kajaks zu erkämpfen.

Es ist sehr wahr, daß es „leicht ist, ein Leben des Kampfes zu führen"; hier ist aber weder Sturm noch Kampf. Ich sehne mich nach ihnen, ich sehne mich danach, Riesenkräfte zu entfalten und meinen Weg vorwärts zu erkämpfen — das würde leben heißen! Aber welcher Reiz liegt in der Kraft, wenn es nichts für sie zu thun gibt?

* Wir hatten stets eine Leine mit einem Netz am Ende aushängen, um zu sehen, nach welcher Richtung wir trieben, und um festzustellen, ob eine bemerkbare Strömung im Wasser sei.

Bald treiben wir vorwärts, bald rückwärts, und jetzt liegen wir schon zwei Monate auf demselben Fleck.

Eins jedoch wird für eine etwaige Expedition oder für den Fall, daß es nothwendig werden sollte, das Schiff zu verlassen, bereit gemacht. Alle Handschlitten wurden zusammengesetzt, und der Beschlag ist sorgfältig nachgesehen worden. Auch wurden sechs Hundeschlitten angefertigt, und morgen werden wir mit dem Bau von Kajaks für alle beginnen; auf Handschlitten sind die Kajaks leicht zu ziehen, falls wir uns ohne das Schiff über das Eis zurückziehen müßten.

Für den Anfang stellen wir Kajaks her, die je zwei Mann tragen; ich beabsichtige, sie etwa $3^1/_2$ Meter lang, $^3/_4$ Meter breit und $^1/_3$ Meter tief machen zu lassen. Es müssen davon sechs angefertigt werden. Sie werden mit Seehundsfell oder Segeltuch bekleidet und ganz überdeckt, mit Ausnahme zweier Löcher, eins für jeden Ruderer.

Ich fühle, daß wir alles, was für einen brillanten Rückzug erforderlich ist, haben oder vielmehr erhalten werden. Manchmal scheine ich mich fast nach einer Niederlage zu sehnen, einer entschiedenen Niederlage, damit wir Gelegenheit haben, zu beweisen, was in uns steckt, und damit dieser ermüdenden Unthätigkeit ein Ende gemacht wird.

Montag, 30. Juli. Westlicher, zur angenehmen Abwechselung etwas nordwestlicher Wind, das ist Woche für Woche unser tägliches Programm. Komme ich morgens herauf, so liegt mir nichts mehr daran, nach dem Flügel auf der Mastspitze oder nach der Leine im Wasser zu sehen, weil ich vorher weiß, daß der erstere nach Osten oder Süden weist und die letztere die entgegengesetzte Richtung anzeigt und daß wir immer nach Südosten treiben. Gestern hatten wir 81° 7′, vorgestern 81° 11′ und am Montag, 23. Juli, 81° 26′ nördlicher Breite!

Aber damit beschäftigen sich meine Gedanken nicht länger. Ich weiß sehr wohl, daß früher oder später eine Aenderung eintreten

wird und daß der Weg zu den Sternen durch Widerwärtigkeiten führt. Ich habe eine neue Welt gefunden: die Welt des Thier- und Pflanzenlebens, das sich in fast jedem Süßwassertümpel auf den Eisschollen kundgibt. Das alte Interesse ist wieder erwacht.

Vom Morgen bis zum Abend, ja bis spät in die Nacht hinein werde ich vom Mikroskop vollständig in Anspruch genommen und sehe nichts von dem, was um mich her vorgeht. Ich lebe mit diesen zierlichen Wesen in ihrer eigenen Welt, wo sie, eine Generation nach der andern, entstehen und sterben, im Kampfe ums Dasein sich gegenseitig bekriegen und ihre Liebesangelegenheiten mit denselben Gefühlen, denselben Leiden, denselben Freuden verfolgen, die jedes lebende Wesen, von den mikroskopischen Thierchen bis zum Menschen, erfüllen — Selbsterhaltung und Fortpflanzung.

So heiß wir menschlichen Wesen auch kämpfen, um uns den Weg durch das Labyrinth des Lebens zu bahnen, ihre Kämpfe sind sicherlich nicht weniger erbittert als die unserigen — ein rastloses Hin- und Herjagen, wobei alle andern bei Seite gestoßen werden, um für sich selbst das, was nöthig ist, zu erobern. Und was die Liebe anlangt, so seht nur, mit welcher Leidenschaft sie sich gegenseitig auswählen! Trotz all unserer Gehirnzellen fühlen wir doch nicht stärker als sie und leben nie so ganz für eine sinnliche Empfindung. Aber was ist das Leben? Was ist das Leiden des Einzelnen, in diesem großen Jagen?

Und dies sind kleine, einzellige Schleimklumpen, die zu Tausenden und Millionen auf fast jeder Scholle überall in diesem grenzenlosen Meere leben, das wir als das Reich des Todes zu betrachten geneigt sind. Die Mutter Natur hat eine merkwürdige Fähigkeit, überall Leben hervorzurufen; selbst das Eis hier ist ein fruchtbarer Boden für sie.

Abends trat in unserm ereignißlosen Dasein eine kleine Abwechselung ein, da Johansen südöstlich vom Schiffe, aber außer Schußweite, einen Bären entdeckt hatte.

Dieser war ohne Zweifel schon seit längerer Zeit, während wir beim Abendessen in der Kajüte waren, beim Schiffe umhergestrichen und ganz nahe herangekommen, hatte sich dann aber, durch irgendein Geräusch erschreckt, ostwärts davongemacht. Sverdrup und ich brachen zur Verfolgung auf, jedoch vergeblich; die Rinnen hinderten uns zu sehr, und außerdem trat auch Nebel ein, sodaß wir umkehren mußten, nachdem wir eine ziemlich weite Strecke zurückgelegt hatten.

Die obenerwähnte Welt von Organismen wurde während des kurzen Sommers für mich Gegenstand besonderer Untersuchung; sie war in vielen Beziehungen sehr merkwürdig.

Als die Sonnenstrahlen auf die Oberfläche des Eises größere Macht ausübten und den Schnee schmolzen, sodaß sich Tümpel bildeten, waren auf dem Grunde dieser bald gelblichbraune Flecken zu sehen, so klein, daß man sie anfänglich kaum bemerkte. Tag für Tag nahmen sie an Größe zu und schmolzen, wie alle dunkeln Gegenstände die Wärmestrahlen absorbirend, allmählich das darunter liegende Eis, wobei sie runde, oft mehrere Centimeter tiefe Löcher bildeten. Diese braunen Flecken waren die erwähnten Algen und Diatomeen. Sie entwickelten sich im Lichte des Sommers rasch und pflegten den Boden der Löcher mit einer dicken Schicht zu erfüllen.

Doch gab es nicht nur Pflanzen; das Wasser war auch von Schwärmen von kleinen Thierchen belebt, meist Infusorien und Flagellaten, die sich von den Pflanzen nähren. Ja, ich fand sogar Bacterien; also selbst diese Regionen sind nicht frei von ihnen!

Das Mikroskop konnte mich aber nicht immer fesseln. Manchmal, wenn das schöne Wetter mich unwiderstehlich lockte, ging ich hinaus und röstete mich in der Sonne und versetzte mich in der Einbildung nach Norwegen.

Sonnabend, 4. August. Gestern und heute angenehmes Wetter; leichte weiße Schäfchen segelten hoch oben durch das glänzende Blau



Bleſſing beim Algenfiſchen (21. Juli 1894).

und erfüllten die Seele mit dem Verlangen, ebenso hoch und frei wie sie dahinzuschweben. Als ich heute Abend einen Augenblick an Deck war, konnte ich mir fast einbilden, in der Heimat am Fjord



In der Sonnenhitze.

zu sein. Abendfrieden schien über der Landschaft und der Seele zu ruhen.

Unsere Segelmacher, Sverdrup und Amundsen, haben heute die Segeltuchbedeckung des ersten Doppelkajaks vollendet. Mit voller

Ausrüstung wiegt es $30^1/_2$ Kilogramm. Ich glaube, es wird sich als ein Hülfsmittel ersten Ranges erweisen. Sverdrup und ich haben es auf einem Tümpel probirt; es trug uns prachtvoll und war so steif,



Anton Amundsen.

daß wir ganz bequem damit umgehen konnten, selbst wenn wir auf dem Verdeck saßen. Es wird leicht zwei Mann mit voller Ausrüstung für hundert Tage tragen; ein handlicheres oder praktischeres Fahrzeug für Regionen wie diese kann ich mir nicht vorstellen.

Sonntag, 5. August. 81° 7,8′ nördlicher Breite.

Nicht kann ich vergessen den glitzernden Fjord,
Wenn das Kirchenboot früh fährt am Morgen.

Herrliches Sommerwetter. Ich bade mich in Sonnenstrahlen und träume, ich sei zu Hause, entweder auf den hohen Bergen oder — der Himmel mag wissen, weshalb — auf den Fjorden an der Westküste. Dieselben weißen Schäfchen am klaren, blauen Sommerhimmel, der sich wie ein vollständiger Dom über mir wölbt; nichts, was einem den Weg versperrt; ungefesselt schwingt sich die Seele empor.

Was macht es, daß die Welt da unten anders ist, das Eis nicht mehr einzelne glitzernde Gletscher bildet? Sind es nicht dieselben weißen Schäfchen in der Ferne am blauen Himmel, nach denen auch in der Heimat an schönen Sommertagen das Auge blickt? Auf ihnen dahinsegelnd, steuert die Phantasie den Kurs nach dem Lande ihres sehnsüchtigen Verlangens.

Und gerade auf diese glitzernden Gletscher in der Ferne richten wir unsern sehnsüchtigen Blick. Weshalb soll ein Sommertag hier nicht ebenso lieblich sein? Ach ja, er ist lieblich, rein wie ein Traum, ohne Wunsch, ohne Sünde, eine Dichtung aus klaren, weißen Sonnenstrahlen, die sich im kühlen, krystallenen Blau des Eises widerspiegeln. Wie entzückend erscheint uns diese Welt nicht an erstickend heißen Sommertagen in der Heimat!

Habe geruht und Sonntag gemacht. Ich konnte es nicht den ganzen Tag drinnen aushalten und unternahm daher eine weite Fahrt über das Eis. Es ist gut vorwärts zu kommen, nur wenig Rinnen.

Hansen hat sich heute Nachmittag auf einem Tümpel in der Nähe, von welchem sich mehrere Rinnen im Eise abzweigen, im Kajak-Rudern geübt. Er war aber nicht zufrieden damit, nur herumzufahren auf dem Wasser, sondern mußte natürlich auch eine Probe im Kentern und Wiederaufrichten unternehmen, wie es die Eskimos machen. Sie endete damit, daß er nicht wieder nach oben kam, das Ruder verlor,

mit dem Kopfe nach unten im Wasser blieb und so lange mit den Händen umherarbeitete, bis das Kajak voll lief und er von Kopf bis zu den Füßen ein kaltes Bad nahm.



Ein Sommerabend.

Nordahl, der in der Nähe auf dem Eise stand und ihm helfen wollte, mußte schließlich hineinspringen und ihn wieder auf ebenen Kiel bringen, zum großen Amusement von uns andern.

Man kann merken, daß es Sommer ist. Heute Abend spielten wir Karten an Deck, wobei wir einen von „Peik's" großen Töpfen als Spieltisch benutzten. Man hätte fast glauben können, es sei ein



Bernhard Nordahl.

Augustabend zu Hause; nur der Grog fehlte uns, Pfeifen und Cigarren hatten wir.

Sonntag, 12. August. Heute Vormittag hielten wir ein Prämienschießen ab.

Ein herrlicher Abend. Ich machte einen Spaziergang zwischen den Rinnen und Eishügeln; es war so wunderschön ruhig und windstill, kein Laut zu hören außer dem Tropfen des Wassers von einem Eisblock und in der Ferne das dumpfe Geräusch des Einsturzes irgendeines Hügels. Die Sonne steht niedrig im Norden, und über uns ist der blaßblaue Himmelsdom mit goldverbrämten Wolken. Der tiefe Frieden der Einsamkeit.

Meine Gedanken schweifen frei umher, weit in die Ferne. Wenn man nur alledem Worte verleihen könnte, was einem an einem Abend wie dieser die Seele bewegt! Welch unbegreifliche Macht übt doch die Umgebung auf den Menschen aus!

Wie kommt es, daß ich zu Zeiten mich über die Einsamkeit beklage? Mit der Natur um sich, mit Büchern und Studien kann man sich doch nie ganz allein fühlen!

Donnerstag, 16. August. Als ich gestern Abend in meiner Koje lag und las und sich alle schon niedergelegt hatten mit Ausnahme der Wache, hörte ich über meinem Kopfe an Deck einen Schuß. In der Meinung, daß ein Bär da sei, zog ich schleunigst meine Seestiefel an und sprang auf Deck. Hier traf ich Johansen barhäuptig, mit der Büchse in der Hand.

„Haben Sie geschossen?“

„Ja, ich habe nach dem Großen Hügel geschossen, weil ich glaubte, daß sich dort etwas bewege, und ich sehen wollte, was es sei; es scheint aber nichts gewesen zu sein.“

Ich trat an die Rehling und schaute hinaus.

„Ich dachte, es wäre ein Bär, der hinter unserm Fleisch her sei, es war aber nichts.“

Als wir noch beisammenstanden, kam einer der Hunde vom Großen Hügel hergetrottet.

„Da sehen Sie nun, wonach Sie geschossen haben“, sagte ich lachend.

„Meiner Seel', ist das nicht ein Hund?“ erwiderte er.

Wahrhaftig, es war „Eisbär", wie wir diesen Hund genannt hatten; er hatte, als er an dem Fleischdepot scharrte, im Nebel so groß ausgesehen.

„Haben Sie nach dem Hunde gezielt und ihn gefehlt? Das wäre ein glücklicher Zufall gewesen."

„Nein, ich schoß einfach aufs gerathewohl nach jener Richtung, weil ich sehen wollte, was da wäre."

Beim Frühstück mußte Johansen natürlich sarkastische Fragen nach seinem „Schreckschuß" über sich ergehen lassen; er brach ihnen aber die Spitze ab, indem er erklärte, daß er durchaus nicht einen „Schreckschuß" abgegeben habe, sondern daß er unsern „Eisbär" für einen richtigen Bären gehalten und auf diesen gefeuert habe.

Dienstag, 21. August. 81° 4,2' nördlicher Breite.

Seltsam, wie wenig Veränderung eintritt; wir treiben etwas nach Norden, dann etwas nach Süden und bleiben fast immer auf demselben Fleck. Ich glaube aber, wie ich stets, schon ehe wir die Reise antraten, geglaubt habe, daß wir drei Jahre, oder eigentlich drei Winter und vier Sommer, nicht mehr und nicht weniger, fortbleiben und von diesem Herbst an in ungefähr zwei Jahren die Heimat wieder erreichen werden.* Der bevorstehende Winter wird uns, wenn auch langsam, weiter treiben; er kündigt sich bereits an, da wir letzte Nacht 4 Grad Kälte hatten.

Sonntag, 26. August. Es scheint beinahe, als ob der Winter schon gekommen sei, da die Kälte sich seit Donnerstag im Durchschnitt zwischen —4° und —6° C. gehalten hat.

In der Temperatur gibt es hier nur geringe Veränderungen, sodaß wir erwarten können, daß sie von jetzt ab regelmäßig sinken wird, obwol es für den Eintritt des Winters noch ziemlich früh ist.

---

* Auf den Tag genau zwei Jahre später lief die „Fram" in Skjärvö an der Küste von Norwegen an.

Alle Tümpel und Rinnen sind mit Eis bedeckt, das schon dick genug ist, um einen Mann, selbst ohne Schneeschuhe, zu tragen.

Ich war sowol am Morgen wie am Nachmittage auf Schneeschuhen draußen.

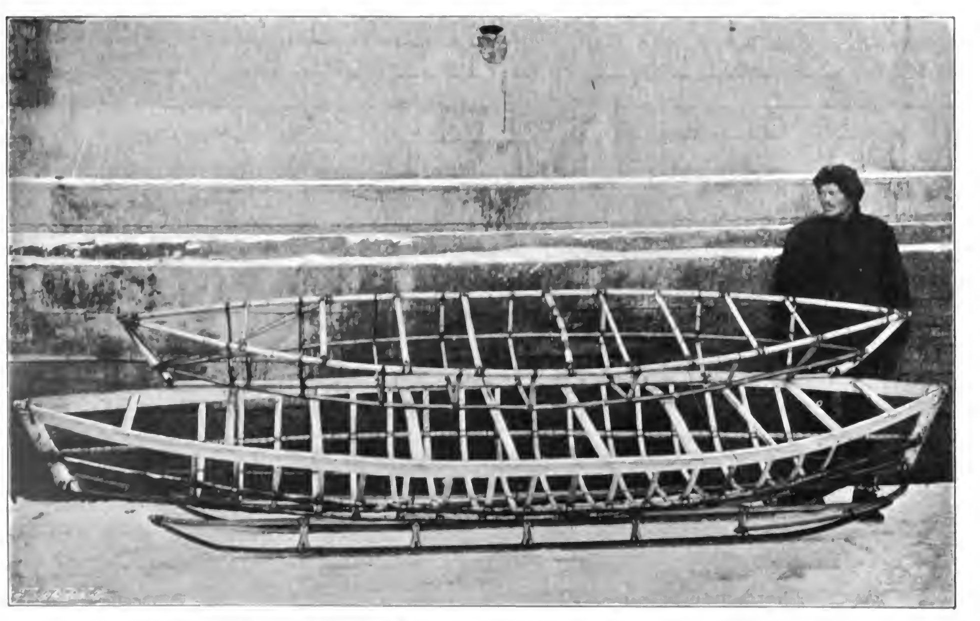
Angenehmer Weg, gutes Fortkommen überall; einige Rinnen hatten sich etwas erweitert oder waren zusammengedrückt worden; das neue Eis war nur dünn und bog sich unangenehm unter den Schneeschuhen, trug mich aber, während zwei von den Hunden einbrachen. Es hatte auch ziemlich stark geschneit, sodaß es schönen, weichen Neuschnee zum Laufen gab.

Wenn es so bleibt, wie es jetzt ist, werden wir im Winter ausgezeichnet Ski laufen können. Denn es ist Süßwasser, das auf der Oberfläche der Rinne gefriert, und dieses scheidet kein Salz aus, das mit dem Winde vom neuen Eise auf den Schnee hinübergetragen werden und diesen verderben könnte. Auf solchem Schnee mit Salz geht man ebenso schlecht wie auf Sand.

Montag, 27. August. Gerade als Blessing in der letzten Nacht nach Beendigung seiner Wache nach unten gehen wollte und noch an der Rehling stand, um auszugucken, sah er eine weiße Masse, die sich eine kleine Strecke nach Südosten im Schnee wälzte und dann eine Weile ganz still lag.

Johansen, der Blessing ablösen sollte, trat zu ihm, und beide beobachteten das Thier eine Weile aufmerksam. Plötzlich richtete es sich auf, sodaß kein Zweifel mehr darüber sein konnte, was es war. Beide ergriffen ihre Büchsen und schlichen heimlich nach der Back, wo sie ruhig warteten, während der Bär in langen Kreuzschlägen gegen den Wind sich vorsichtig dem Schiffe näherte.

Es wehte eine frische Brise. Die Windmühle drehte sich mit voller Geschwindigkeit, flößte ihm aber keineswegs Besorgniß ein, vielmehr war die Mühle höchstwahrscheinlich gerade derjenige Gegenstand, den er untersuchen wollte. Endlich erreichte er eine Rinne vor ihnen; beide schossen, und der Bär sank auf der Stelle todt zu Boden. Es



Skelette eines Einmann-Kajaks (aus Bambus) und eines Doppel-Kajaks, auf einem Schlitten liegend.

war schön, daß wir wieder frisches Fleisch bekamen; es war der erste Bär, den wir in diesem Jahre geschossen hatten. Natürlich aßen wir heute Mittag Bärenschinken. Regelrechter Winter mit Schneeböen.

Mittwoch, 29. August. Frischer Wind, der über uns in der Takelung rasselt und pfeift. Eine belebende Veränderung, darüber kann kein Zweifel sein! Es herrscht ein Schneetreiben, als ob wir mitten im Winter wären. Schönes Augustwetter!

Aber wir treiben wieder nach Norden, und das ist auch sehr nothwendig! Gestern war unsere Breite 80° 53,5′.

Heute Abend arbeitete ich im Raum an meinem neuen Bambuskajak, das der Gipfel der Leichtigkeit sein wird. Zufällig kam Pettersen herunter und half mir bei einigen Befestigungen, die ich anzubringen hatte.

Wir unterhielten uns eine Weile über allgemeine Dinge, und er meinte, daß wir in der „Fram" ein gutes Heim besäßen, weil wir alles hätten, was wir haben wollten; sie sei ein verteufeltes Schiff, jedes andere würde längst platt gedrückt worden sein. Aber trotz alledem, sagte er, würde er sich nicht fürchten, es zu verlassen, wenn er alle die Hülfsmittel sehe, welche wir vorbereitet hätten, wie z. B. diese neuen Kajaks.

Er sei sicher, keine frühere Expedition habe je solche Mittel gehabt und sei für alle etwaigen Nothfälle so ausgerüstet gewesen wie wir. Dennoch würde er aber vorziehen, auf der „Fram" heimzukehren. Dann sprachen wir noch darüber, was wir thun würden, wenn wir nach Hause kämen.

„O, was Sie anbetrifft, so werden Sie ohne Zweifel nach dem Südpol reisen", meinte er.

„Und Ihr", erwiderte ich. „Wollt Ihr die Hemdärmel aufkrempeln und Eure alte Beschäftigung wieder beginnen?"

„O, so wird's wol werden. Aber, weiß Gott, erst muß ich eine Woche Ferien haben. Nach einer solchen Reise muß ich sie unbedingt haben, ehe ich wieder zum großen Schmiedehammer greife."

Siebentes Kapitel.

Der zweite Herbst im Eise.

Der Sommer war also vorüber, und unser zweiter Herbst begann. Jedoch hatten wir uns jetzt mehr an die mit dieser Lebensweise verknüpften Geduldsproben gewöhnt, sodaß die Zeit uns rasch verging. Außerdem war ich auch von neuen Plänen und Vorbereitungen in Anspruch genommen.

Ich habe schon mehrfach erwähnt, daß wir im Laufe des Sommers alles in Bereitschaft gesetzt hatten für den Fall, daß wir über das Eis heimkehren müßten. Wir hatten sechs Doppelkajaks gebaut, die Schlitten waren in guten Zustand gesetzt, und wir hatten sorgfältig berechnet, wie viel wir an Nahrungsmitteln, Kleidungsstücken, Brennmaterial u. s. w. nothwendigerweise mitführen müßten. Aber ich hatte in der Stille auch Vorbereitungen zu treffen begonnen für die von mir geplante eigene Expedition nach Norden.

Im August hatte ich, wie erwähnt, an einem einfachen Kajak zu arbeiten angefangen, dessen Gerüst aus Bambus hergestellt war. Außer wenigen Worten zu Sverdrup hatte ich noch zu niemand von meinem Plane gesprochen, da ich ja nicht wissen konnte, wie weit nördlich die Drift uns bringen würde, und da sich vor dem Frühjahr noch vielerlei ereignen konnte.

Inzwischen ging das Leben an Bord seinen gewohnten Gang.

Wir hatten außer den regelmäßigen Beobachtungen noch mancherlei andere Beschäftigungen, und ich selbst war von meinen Plänen so

vollständig in Anspruch genommen, daß ich für andere Dinge keine Zeit gefunden hätte.

So ersehe ich aus meinem Tagebuche, daß ich gegen Ende August und im September sehr stolz auf eine Erfindung gewesen sein muß, die ich für die Küche gemacht hatte.

Das letzte Jahr hatten wir auf einem Kupferherde gekocht, der durch Petroleumlampen erhitzt wurde. Es ging ganz gut; nur war das Unangenehme dabei, daß täglich mehrere Liter Petroleum verbrannt wurden. Ich konnte mich daher zuweilen der Befürchtung nicht entziehen, daß unser Vorrath von Leuchtmaterial auf die Neige gehen könne, wenn die Expedition länger dauerte, als wir erwartet hatten. Ich hatte immer über eine Aenderung nachgedacht und darüber, ob es nicht möglich sein würde, einen Apparat herzustellen, auf dem sich Theeröl — „Schwarzes Oel“ nannten wir es an Bord — brennen lasse, von dem wir zwanzig Tonnen an Bord hatten, da es ursprünglich für die Maschine bestimmt war. Und es gelang mir, einen solchen Apparat herzustellen!

Am 30. August schrieb ich:

„Habe meinen neuerfundenen Theeröl-Apparat zum Heizen des Herdes probirt und über Erwarten Erfolg damit gehabt. Es ist prachtvoll, daß wir jetzt im Stande sind, in der Küche Theeröl zu brennen. Jetzt brauchen wir nicht zu befürchten, daß wir demnächst über Mangel an Licht zu klagen haben werden; das vermehrt unsern Oelvorrath um 20000 Liter, und wir können all unser schönes Petroleum zu Beleuchtungszwecken behalten und haben auf viele Jahre Lampenlicht, selbst wenn wir etwas verschwenderisch damit umgehen. Die 20 Tonnen Theeröl müßten meiner Meinung nach den Herd vier Jahre im Gange halten.

„Die Einrichtung ist so einfach wie möglich. Aus einem Behälter führt ein Rohr hinab nach der Feuerstelle und in diese hinein; das Oel tropft vom Ende dieses Rohres in eine eiserne Schale und wird von einer Schichte Asbest oder Kohlenasche aufgesogen. Der Zufluß

des Oels aus dem Rohr wird durch den Hahn eines feinen Ventils regulirt.

„Um guten Zug herzustellen, habe ich in der Nähe der Herdthür ein Luftzufuhrrohr angebracht, durch welches hindurch die Luft gerade auf die eiserne Schale geblasen wird, in der das Oel mit lebhafter, hellweißer Flamme brennt. Die Luft wird mit Hülfe des großen Windsegels auf Deck in den Kanal hineingetrieben.

„Wer morgens das Feuer anzündet, braucht nur an Deck zu gehen und nachzusehen, daß das Windsegel nach dem Winde gestellt ist, den Luftkanal zu öffnen, den Hahn so aufzudrehen, daß das Oel in gehöriger Weise zufließt, es mit einem Stück Papier anzuzünden und es im übrigen sich selbst zu überlassen, bis das Wasser in etwa zwanzig Minuten oder einer halben Stunde kocht.

„Man kann es, wie mir scheint, nicht leichter haben. Aber natürlich ist es bei uns wie in andern Gemeinwesen schwer, Reformen einzuführen; alles Neue wird mit Argwohn betrachtet.“

Etwas später schrieb ich über den Apparat:

„Wir benutzen jetzt wieder die Küche mit der Theeröl-Feuerung; vorgestern wurde der Apparat hinuntergeschafft* und gestern wurde er in Benutzung genommen. Derselbe functionirt vorzüglich; Wind von 1 Meter Geschwindigkeit genügt, einen prachtvollen Zug hervorzubringen.

„Als ich vorgestern Nachmittag mit einigen der andern im Salon saß, vernahm ich draußen in der Küche einen dumpfen Knall und sagte sofort, daß es wie eine Explosion klinge. Gleich darauf steckte Pettersen** seinen Kopf, der so schwarz wie der eines Schornsteinfegers und überall mit großen Rußflecken bedeckt war, durch die Thür

* Im Laufe des Sommers hatten wir aus dem Kartenraum auf Deck des dort herrschenden guten Tageslichtes wegen eine Küche gemacht; außerdem mußte auch die eigentliche Küche gereinigt und angestrichen werden.

** Pettersen war vom Schmied zum Koch avancirt; er und Juell waren abwechselnd vierzehn Tage in der Küche.

und berichtete, der Herd sei explodirt und ihm ins Gesicht geflogen; er habe nur nachsehen wollen, ob das Feuer ordentlich brenne, und da sei das ganze Teufelszeug ihm entgegengeflogen.

„Während ihm ein Strom von Worten, untermischt mit Flüchen,



Pettersen stürzt in den Salon.

vom Munde floß wie Erbsen aus einem Sack, schrien wir Uebrigen vor Lachen laut auf.

„In der Küche war sofort zu sehen, daß etwas passirt war, da die Wände mit Rußflecken und Rußstreifen über und über bedeckt waren.

„Die Erklärung des Unfalls war sehr einfach. Da nicht genügend Zug gewesen war, hatte sich Gas gebildet, das aber nicht hatte brennen können, bis Pettersen durch das Oeffnen der Thür Luft hatte hinzutreten lassen.

„Das ist ein guter Anfang! Abends sagte ich Pettersen, ich würde am nächsten Tage selber kochen und dann mit dem Apparat eine richtige Probe vornehmen; allein davon wollte er nichts wissen. Ich solle nicht glauben, sagte er, daß er nach einer solchen Kleinigkeit etwas früge; ich könne ihm vertrauen, daß alles in Ordnung sei.

„Von dem Tage an habe ich nichts als Lob über den neuen Apparat gehört, der gebraucht worden ist, bis die «Fram» wieder draußen auf offenem Wasser war."

Donnerstag, 6. September. 81° 13,7' nördlicher Breite.

Bin ich heute fünf Jahre verheirathet? Voriges Jahr, als die Eisfesseln bei der Taimyr-Halbinsel zerbarsten, war es ein Tag des Sieges. Jetzt ist kein Gedanke an Sieg. Wir sind nicht so weit nördlich, wie ich erwartet hatte; der Nordwestwind hat wieder eingesetzt; wir treiben nach Süden.

Und doch erscheint mir die Zukunft nicht so bang und düster, wie es zuweilen der Fall gewesen ist!

Ist es möglich, daß am nächsten 6. September jede Fessel gesprengt ist und wir beisammen sitzen und von unsern Fahrten im fernen Norden und von all unserm Verlangen plaudern, wie von etwas, das dermaleinst gewesen ist und nie wieder sein wird? Die lange bange Nacht ist vorüber; der Morgen bricht gerade an, und ein neuer herrlicher Tag liegt vor uns. Und was spricht dagegen, daß das im nächsten Jahre geschieht? Weshalb soll dieser Winter die „Fram" nicht nach Westen an einen Punkt im Norden von Franz-Joseph-Land bringen? . . .

Dann ist meine Zeit gekommen, und ich mache mich mit Hunden und Schlitten auf nach Norden. Mir klopft das Herz schon vor Freude bei dem Gedanken daran. Der Winter wird mit all den Vor-

bereitungen für eine solche Expedition verbracht werden und schnell genug hingehen.

Ich habe die letzte Zeit mich schon immer mit diesen Vorbereitungen beschäftigt.

Ich denke darüber nach, was alles mitgenommen werden muß und wie es einzurichten ist, und je mehr ich die Sache von den verschiedensten Seiten betrachte, desto fester bin ich davon überzeugt, daß der Versuch erfolgreich sein wird, wenn die „Fram“ zu gehöriger Zeit loskommt und wir nicht zu spät im Frühjahr nach Norden treiben.

Wenn sie nur 84° oder 85° erreichen könnte, würde ich mich gegen Ende Februar oder in den ersten Tagen des März aufmachen, sobald nach der langen Winternacht das Tageslicht kommt, und das Ganze würde wie im Tanze gehen.

Nur noch vier oder fünf Monate, dann ist die Zeit zum Handeln wieder gekommen. Welche Freude!

Wenn ich jetzt über das Eis hinausblicke, ist es mir, als ob meine Muskeln zitterten vor sehnsüchtigem Verlangen, endlich einmal im Ernste über das Eis zu schreiten — Ermüdung und Entbehrungen würden dann ein Vergnügen sein. Es mag thöricht erscheinen, daß ich mich entschlossen habe, diese Expedition zu unternehmen, während ich vielleicht in aller Ruhe wichtigere Arbeit hier an Bord vornehmen könnte. Hier werden die täglichen Beobachtungen auch ohne mich genau wie sonst angestellt — und weiter nördlich ist darin auch einiges zu thun. Aber der Pol ist nun einmal das Ziel, das so lange der Menschheit gewinkt hat. Wenn es jetzt nicht versucht wird, da wir so weit nach Norden gekommen sind, dann kann wieder eine lange Zeit verstreichen.

Ich habe diesen Tag damit gefeiert, daß ich meinen Arbeitsraum für den Winter eingerichtet habe. Ich stellte einen Petroleumofen auf und hoffe, daß er den Raum selbst beim kältesten Wetter warm halten werde, im Verein mit den Schneemassen, die ich an der Außenseite aufzubauen beabsichtige, und einer tüchtigen Schneeschichte oben auf Deck.

Wenn diese Kabine im Winter benutzt werden kann, läßt sich mindestens das Doppelte an Arbeit leisten, und ich kann hier oben sitzen, anstatt inmitten des Spektakels unten. Ich habe jetzt höchst



Nansen. Sverdrup.

Mittagsruhe auf Deck.

gemüthliche Zeiten, Frieden und Ruhe, und kann meine Gedanken ungehindert schweifen lassen.

Sonntag, 9. September. 81° 4′ nördlicher Breite.

Seit einigen Tagen ist die Mitternachtssonne verschwunden und

die Sonne geht schon im Nordwesten unter; sie war gegen 10 Uhr abends fort, und es liegt wieder eine Röthe über dem ewigen Weiß. Der Winter naht rasch heran.

Wieder ein friedlicher Sonntag, mit Ausruhen von der Arbeit und etwas Lesen.

Auf einer Schneeschuhfahrt überschritt ich mehrere überfrorene Rinnen. Hier und dort haben leichte Eispressungen begonnen. Endlich wurde ich durch eine breite offene Rinne aufgehalten, welche sich in nordsüdlicher Richtung erstreckte und stellenweise 1200 bis 1500 Meter breit war. Weder nach Norden noch nach Süden war das Ende abzusehen. Die Schneeschuhbahn war gut, man kam rasch weiter; mit dem Winde ging es ohne jegliche Anstrengung.

Es ist unleugbar ein einförmiges Leben. Manchmal kommt es mir vor, wie eine lange, dunkle Nacht, die vom „Ragnarok", der Götterdämmerung meines Lebens, in zwei Abschnitte getheilt wird .... „Die Sonne und mit ihr der Sommer ist verdunkelt, alles Wetter ist mit Weh belastet", Schnee bedeckt die Erde, der Wind pfeift über die endlosen Schneeflächen, der Winter dauert drei Jahre, bis die Zeit für die große Schlacht kommt, und „die Menschen Hel's Weg wandeln".

Das ist ein schwerer Kampf zwischen Leben und Tod, aber dann kommt das Reich des Friedens. Die Erde erhebt sich wieder aus dem Meere und bedeckt sich aufs neue mit Grün.

„Bergströme tosen, über ihnen schweben Adler, die nach Fischen zwischen den Klippen spähen", und dann kommt Walhall, schöner als die Sonne, und kommen glückliche Tage auf lange hinaus.

Heute Abend kam Pettersen, der diese Woche als Koch fungirt, zu mir herein, um sich wie gewöhnlich den Speisezettel für den nächsten Tag zu holen. Nachdem dies Geschäft erledigt war, blieb er noch einen Augenblick stehen und erzählte, er habe in letzter Nacht einen ganz seltsamen Traum gehabt; er habe eine neue Expedition als Koch begleiten, „aber Dr. Nansen hat mich nicht mitnehmen wollen".

„Und weshalb nicht?“

„Ja, mir träumte, daß Dr. Nansen mit vier Leuten über das Eis nach dem Pole ginge, und da bat ich darum, mitgenommen zu werden; allein Sie sagten, Sie brauchten auf dieser Expedition keinen Koch; ich fand das sehr sonderbar, weil Sie doch sicherlich auch auf dieser Fahrt Nahrung nöthig hatten. Es kam mir so vor, als ob Sie angeordnet hätten, daß das Schiff an einer andern Stelle wieder mit Ihnen zusammentreffen solle; jedenfalls wollten Sie nicht hierher, sondern nach einem andern Lande zurückkehren. Es ist merkwürdig, was man im Schlafe zusammenfaseln kann.“

„Das war vielleicht doch kein so großer Unsinn, Pettersen; es ist sehr wohl möglich, daß wir eine solche Expedition zu unternehmen haben, doch würden wir in diesem Falle nicht nach der «Fram» zurückkehren.“

„Nun, wenn das geschehen sollte, möchte ich Sie sehr bitten, mitgehen zu dürfen; das wäre gerade, was ich möchte. Ich bin zwar kein großer Schneeschuhläufer, ich würde es aber doch aushalten.“

„Das ist alles sehr schön, allein auf einem solchen Marsche gibt's eine Menge ermüdender, schwerer Arbeit; Ihr müßt nicht denken, daß alles nur Vergnügen ist.“

„Nein, niemand würde das erwarten; es würde aber alles schon zurechtkommen, wenn ich nur mitgehen könnte.“

„Vielleicht gibt es aber noch Schlimmeres als Strapazen, Pettersen. Mehr als wahrscheinlich ist, daß Ihr das Leben dabei riskiren würdet.“

„Ja, prost Mahlzeit! Einmal muß jeder sterben.“

„Ja, aber Ihr wollt Euer Leben doch nicht verkürzen?“

„Na ja, darauf würde ich es ankommen lassen. Man kann das Leben zu Hause ebenso gut verlieren, wenn auch vielleicht nicht ganz so leicht wie hier. Wenn ein Mann aber immer daran denken wollte, würde er nie etwas thun.“

„Das ist wahr. Jedenfalls brauchte er eine Expedition wie

diese nicht mitzumachen. Aber ein solcher Marsch nach Norden über das Eis würde kein Kinderspiel sein."

„Nein, das weiß ich sehr gut, aber bei Ihnen würde mir nicht bange sein. Wenn wir allein fertig werden sollten, würde es nie gehen. Es würde ganz sicher verkehrt gehen; es ist aber ganz etwas anderes, sehen Sie, wenn ein Führer da ist, von dem man weiß, daß er alles vorher schon durchgemacht hat."

Es ist außerordentlich, welch blindes Vertrauen solche Leute zu ihrem Führer haben. Ich glaube, sie würden, ohne sich einen Augenblick zu bedenken, selbst jetzt, wo der dunkle Winter vor der Thür steht, aufbrechen, um sich einer Expedition nach dem Pol anzuschließen, wenn sie dazu aufgefordert würden. Dies ist gut, solange das Vertrauen anhält, aber Gott sei dem Führer gnädig, sobald es einmal schwinden sollte!

Sonnabend, 15. September. Heute Abend haben wir zum ersten mal wieder den Mond gesehen, wundervollen Vollmond; auch waren einige wenige Sterne am nächtlichen Himmel, der noch ganz hell war.

Heute ließ ich an mehrern Stellen Bekanntmachungen anschlagen, welche folgendermaßen lauteten:

Da ein an Bord ausbrechendes Feuer von den *schrecklichsten* Folgen sein könnte, kann nicht genug Vorsicht angewendet werden, um solche zu vermeiden. Aus diesem Grunde wird jeder aufgefordert, die nachstehende Verordnung *auf das gewissenhafteste* zu befolgen:

1. *Niemand darf Zündhölzer bei sich tragen.*
2. Zündhölzer dürfen *nur* an folgenden Stellen aufbewahrt werden:

   In der Küche, wo der jeweilige Koch für dieselben verantwortlich ist.

   In den vier Einzelkabinen, in welchen der Bewohner einer jeden für seinen Raum verantwortlich ist.

   In der Arbeitskajüte, wenn dort gearbeitet wird.

Am Mast im Salon, von wo aber unter keinen Umständen eine Schachtel oder einzelne Zündhölzer mit fortgenommen werden dürfen.

3. Zündhölzer dürfen nur an den vorstehend genannten Orten angebrannt werden.
4. Die einzige Ausnahme von den vorstehenden Bestimmungen wird gemacht, wenn der Schmiedeofen angezündet werden muß.
5. Alle Laderäume des Schiffes müssen jeden Abend um 8 Uhr vom Brandinspector untersucht werden, der dem Unterzeichneten Bericht zu erstatten hat. Nach dieser Inspection darf niemand ein Licht ohne besondere Erlaubniß in den Schiffs- oder den Maschinenraum mitnehmen.
6. Das Rauchen ist nur in den Wohnräumen und auf Deck erlaubt. Brennende Pfeifen oder Cigarren dürfen unter keiner Bedingung sonstwo erblickt werden.

Fridtjof Nansen.

„Fram“, 15. September 1894.

Einige dieser Bestimmungen mögen scheinbar gegen das Princip der Gleichheit verstoßen, das ich so ängstlich aufrecht zu erhalten gesucht habe; allein sie schienen mir das beste Mittel für unser aller Sicherheit zu sein, vor der alles andere zurücktreten muß.

Freitag, 21. September. Wir haben einige Tage fürchterlich starken Wind aus Nordwest und Nord gehabt mit einer zeitweiligen Geschwindigkeit von 12 bis 13 Meter in der Secunde. Während dieser Zeit müssen wir eine gute Strecke nach Süden getrieben sein.

„Die radikale Rechte hat das Ruder ergriffen“, sagt Amundsen; allein die Freude war nur kurz, gestern wurde es windstill, und jetzt gehen wir nach Norden, und es sieht aus, als ob nunmehr die „Linke“ eine Zeit lang am Ruder bleiben würde, um die Sünden der „Rechten“ wieder gut zu machen.

In dieser Woche haben wir Ställe für die Hunde gebaut, eine Reihe prachtvoller Eishütten an der Backbordseite des Schiffes entlang; in jeder der Hütten, die ein schönes warmes Winterquartier bilden, sind vier Hunde.

Inzwischen wachsen unsere acht jungen Hunde an Bord auf; sie haben eine großartige Welt, in der sie umherstreifen können — das ganze Vorderdeck mit einem Segeldach darüber. Dort hört man ihr dünnes Bellen und Heulen, wenn sie zwischen Hobelspänen, Handschlitten, der Dampfwinde, der Mühlenwelle und andern Gegenständen der verschiedensten Art umherjagen. Sie spielen und kämpfen ein bischen und suchen dann ihr Lager zwischen den Hobelspänen unter der Back auf, wo „Kvik" sich mit der ganzen Majestät einer Löwin hingestreckt hat. Dort wälzen sie sich auf einem Haufen um die Mutter, schlafen, gähnen, fressen und zerren sich gegenseitig an den Schwänzen.

Das ist hier oben in der Nähe des Pols ein Bild der Heimat und des Friedens, das man stundenlang betrachten könnte.

Das Leben geht seinen regelmäßigen, ebenen, ereignißlosen Gang, so ruhig wie das Eis selbst; und doch ist es wunderbar, wie schnell die Zeit verfliegt. Die Tag- und Nachtgleiche ist gekommen, die Nächte fangen an dunkel zu werden, und um Mittag steht die Sonne nur 9° über dem Horizont.

Ich verbringe den Tag mit Arbeit in der Arbeitskajüte und habe oft das Gefühl, als ob ich zu Hause in meinem Studirzimmer säße, von allen Bequemlichkeiten der Civilisation umgeben. Wenn die Trennung nicht wäre, könnte man sich hier ebenso wohl fühlen wie dort. Manchmal vergesse ich, wo ich bin.

Nicht selten bin ich abends, wenn ich von meiner Arbeit vollständig in Anspruch genommen war, aufgesprungen und habe, auf das Bellen der Hunde horchend, bei mir gedacht: wer nun wol kommen mag? Dann fällt mir ein, daß ich nicht zu Hause bin, sondern daß wir am Anfange einer zweiten langen arktischen Nacht stehen, daß wir mitten in dem gefrorenen Polarmeer treiben.

Die Temperatur war heute bis auf —17° C. gesunken; der Winter naht rasch heran.

Augenblicklich ist nur wenig Drift, und doch sind wir in guter Stimmung. Bei der letzten Tag- und Nachtgleiche war es dasselbe; aber wie viele Enttäuschungen haben wir seitdem erlebt!

Wie schrecklich war es im letzten Herbst, als jede Berechnung zu trügen schien, da wir immer weiter nach Süden trieben! Kein einziger Lichtpunkt an unserm Horizont!

Aber eine solche Zeit wird nie wiederkehren. Vielleicht kommen große Rückschläge, vielleicht sind die Fortschritte zeitweilig nur langsam, aber über die Zukunft herrscht kein Zweifel: sie dämmert in röthlichem Scheine im Westen, hinter der arktischen Nacht.

Sonntag, 23. September. Gestern war es ein Jahr, seitdem wir das Schiff zum ersten mal an dem großen Hügel auf dem Eise festmachten.

Hansen benutzte die Gelegenheit, um eine Karte der Drift während dieses Jahres herzustellen; sie sieht gar nicht schlecht aus. Obwol die Entfernung nicht groß ist, ist die Richtung fast genau so, wie ich sie erwartet hatte. Aber davon morgen mehr; es ist schon so spät, daß ich jetzt nicht mehr darüber schreiben kann.

Die Nächte werden immer dunkler; der Winter senkt sich auf uns herab.

Dienstag, 25. September. Ich habe mir die Berechnung unserer Drift während des letzten Jahres genauer angesehen.

Wenn wir von der Stelle, wo wir am 22. September 1893 eingeschlossen wurden, bis zu unserer Position am 22. September dieses Jahres rechnen, so beträgt die Distanz, welche wir getrieben sind, 189 Seemeilen (350 Kilometer), gleich 3° 9′ Breite. Rechnet man von demselben Ausgangspunkte aber bis zum höchsten nördlichen Punkte, den wir im Sommer (am 16. Juli) erreicht haben, so macht das eine Drift von 226 Seemeilen (419 Kilometer) oder 3° 46′. Rechnen wir dagegen von unserm südlichsten Punkte im Herbst des

vorigen Jahres (7. November) bis zu unserm nördlichsten Punkt in diesem Sommer, so beträgt die Drift 305 Seemeilen (566 Kilometer) oder 5° 5′. Wir sind volle 4° nördlicher gekommen, von 77° 43′ bis 81° 53′.

Den Kurs der Drift in diesen Breiten zu geben, ist eine etwas schwierige Aufgabe, da sich mit jedem Längengrade, den man nach Osten oder Westen kommt, die Angaben des Kompasses sehr merklich



Uebung im Schneeschuhlaufen.

ändern; die Veränderung, in Graden angegeben, wird natürlich fast genau mit der Zahl der passirten Längengrade übereinstimmen.

Unser mittlerer Kurs würde ungefähr Nord 36° West sein. Die Richtung unserer Drift ist mithin weit nördlicher als diejenige der „Jeannette“, und das ist gerade, was wir erwartet hatten. Unsere Drift schneidet die ihrige in einem Winkel von 59°.

Die verlängerte Linie der diesjährigen Drift würde das Nordost-

land von Spitzbergen schneiden und uns nördlich bis 84° 7′ auf 75° östlicher Länge, ungefähr nordnordöstlich von Franz-Joseph-Land, bringen. Die Entfernung auf diesem Kurse nach Spitzbergen beträgt 827 Seemeilen (1534 Kilometer).

Sollten wir unsern Weg nur mit der Geschwindigkeit von



Rückkehr vom Schneeschuhlaufen.

189 Seemeilen (350 Kilometer) im Jahre fortsetzen, so würden wir zum Zurücklegen dieser Distanz 4 Jahre 4½ Monate brauchen. Angenommen unser Fortschritt wäre 305 Seemeilen (566 Kilometer) im Jahre, so würden wir sie in 2 Jahren 8 Monaten zurücklegen.

Daß wir mindestens mit dieser Geschwindigkeit treiben würden,



Amundsen. Hendriksen. Mogstad. Blessing. Sverdrup.

Parade vor dem Photographen.

erscheint wahrscheinlich, weil wir kaum noch in derselben Weise zurückgetrieben werden, wie es im October vorigen Jahres der Fall war, als wir das offene Wasser im Süden und die große Eismasse im Norden vor uns hatten.

Der verflossene Sommer scheint gründlich bewiesen zu haben, daß das Eis sehr ungern zurückgeht, während es sehr bereit ist, nach Nordwesten zu treiben, sobald der allergeringste östliche Wind ist, von dem südlichen gar nicht zu reden.

Ich glaube daher, wie ich stets angenommen habe, daß die Drift um so schneller werden wird, je weiter wir nach Nordwesten kommen, und ich halte es für wahrscheinlich, daß die „Fram" in zwei Jahren Norwegen wieder erreichen wird, nachdem die Expedition ihre vollen drei Jahre gebraucht hat, die sie dauern sollte, wie ich geahnt hatte.

Da unsere Drift um so viel mehr nach Norden gerichtet ist als diejenige der „Jeannette", und Franz-Joseph-Land das Eis nach Norden drängen muß — als richtig angenommen, daß alles, was aus diesem großen Becken kommt, um den Norden von Franz-Joseph-Land herumtreibt —, so ist es wahrscheinlich, daß unser Kurs um so nördlicher werden wird, je weiter wir kommen, bis wir bei Franz-Joseph-Land vorbei sind, und daß wir infolge dessen eine höhere Breite erreichen würden, als unsere Drift bisjetzt andeutet. Ich hoffe auf mindestens 85°.

Alles ist bisjetzt richtig eingetroffen; die Richtung unserer Drift läuft genau parallel mit dem Kurse, den, nach meinen Schlüssen, die Scholle mit den Ueberbleibseln der „Jeannette" genommen hat und den ich auf der von mir für meinen Londoner Vortrag hergestellten Karte* abgesteckt hatte. Dieser Kurs berührte 87½° nördlicher Breite. Ich habe nicht das Recht, eine noch nördlichere Drift als

* Vgl. „Geographical Journal" (London 1893) sowie die Karte in „Naturen" (1890) und in dem „Jahrbuch der Norwegischen Geographischen Gesellschaft" (Bd. 1, 1890).

parallel hiermit zu erwarten, und darf mich auch schon glücklich schätzen, wenn ich so weit komme.

Unser Zweck ist, wie ich schon so oft klar zu machen versucht habe, nicht so sehr, den Punkt zu erreichen, „an welchem die Erdachse aufhört", als vielmehr das unbekannte Polarmeer zu durchqueren und zu erforschen. Und doch würde ich sehr gern auch den Pol erreichen und hoffe, daß es möglich sein wird, wenn wir nur bis zum März bis 84° oder 85° gelangen — und weshalb sollten wir das nicht?

Donnerstag, 27. September. Ich habe beschlossen, daß von morgen an, solange das Tageslicht anhält, jeder täglich zwei Stunden, von 11 bis 1 Uhr, sich im Schneeschuhlaufen üben soll. Es ist dies nothwendig. Wenn etwas passiren sollte, das uns zwingt, den Rückweg über das Eis zu nehmen, so befürchte ich, daß einige von unserer Schar, so ungeübt, wie sie jetzt sind, ein großes Hinderniß für uns bilden würden.

Mehrere von ihnen sind Läufer ersten Ranges; aber fünf oder sechs würden ebenfalls bald Vergnügen daran finden, wenn sie es lernten; hätten sie einen weiten Marsch zu machen und wären ohne Schneeschuhe, so würde es mit uns allen vorbei sein.

Von da ab pflegten wir regelmäßig in corpore aufs Eis zu gehen. Abgesehen davon, daß es eine gute Uebung war, war es auch ein großes Vergnügen; jeder schien gute Fortschritte zu machen und alle gewöhnten sich an den Gebrauch der Schneeschuhe auf diesem Terrain, obwol dieselben zwischen den Eishügeln oft genug zerbrachen; wir flickten und nieteten sie dann zusammen, um sie von neuem zu zerbrechen.

Montag, 1. October. Heute probirten wir einen Handschlitten mit einer Last von 120 Kilogramm; er ging ganz leicht, und doch mußten wir schwer ziehen, weil die Schneeschuhe auf der Fläche, die wir dort hatten, wegzugleiten pflegten. Ich glaube beinahe, daß indianische Schneeschuhe auf diesem Terrain, wo so viele Höcker und



Pettersen auf Schneeschuhen.

glatte Erhöhungen sind, über welche die Schlitten hinweggezogen werden müssen, besser wären.

Als Amundsen zuerst den Schlitten zu ziehen begann, glaubte er, das sei gar nichts; als er aber eine Zeit lang gezogen hatte, verfiel er in tiefes und anscheinend finsteres Sinnen und kehrte schweigsam nach dem Schiffe zurück. Als er an Bord war, vertraute er



„Caro“, die Schönheit unter den Hunden.

den andern an, bevor einer eine solche Last ziehen solle, könne er sich lieber gleich dazu legen — das käme schließlich auf eins hinaus. So geht es mit den Uebungen.

Nachmittags spannte ich drei Hunde vor denselben, mit 120 Kilogramm beladenen kleinen Schlitten, und sie zogen ihn fort, als ob er nichts gewesen wäre.

Dienstag, 2. October. Schönes Wetter, aber etwas kalt; in der Nacht — 27° C., was für den October, glaube ich, sicherlich viel ist.

Wenn das so weiter geht, wird es ein kalter Winter werden. Aber was fragen wir danach, ob wir 50° oder 70° Kälte haben?

Heute schöner Ausflug auf Schneeschuhen. Die Leute werden



Ein Eisblock.

jetzt sämmtlich sehr geschickt, doch wird sehr bald die Dunkelheit da sein, und dann hört das Laufen auf. Das ist schade; diese Uebung thut uns gut, und wir müssen daher an Ersatz denken.

Ich habe das Gefühl, als ob dies mein letzter Winter an Bord wäre. Ob es wirklich dazu kommen wird, daß ich mich im Frühjahr nach Norden aufmache?

Der Versuch, einen beladenen Handschlitten auf diesem Eise zu ziehen, war sicherlich alles eher als vielversprechend, und wenn die Hunde nicht aushalten oder nicht so brauchbar sein sollten, wie wir erwarten, oder wenn das Eis anstatt besser noch schlechter würde — dann würden wir uns bald auf uns selbst zu verlassen haben. Wenn wir aber mit der „Fram" so weit kommen können, daß nur noch eine mäßige Entfernung zurückzulegen bleibt, dann halte ich es für meine Pflicht, den Versuch zu wagen; ich kann mir keine Schwierigkeit vorstellen, die nicht zu überwinden wäre, wenn wir die Wahl hätten zwischen Tod — und vorwärts und nach Hause!

Donnerstag, 4. October. Das Eis ist stellenweise ziemlich unpassirbar. Doch scheint sich dies auf einzelne Rinnen und Streifen zu beschränken, während es im großen und ganzen einigermaßen zu befahren ist. Die Oberfläche ist etwas weich, sodaß die Hunde ein wenig einsinken. Es ist wahrscheinlich die Folge davon, daß wir in der letzten Zeit keine starken Winde gehabt haben, sodaß der Schnee sich nicht ordentlich zusammengepackt hat.

Das Leben geht seinen regelmäßigen Gang weiter. Stets muß irgendein kleines Stück Arbeit ausgeführt werden.

Gestern hat die Anlernung der jungen Hunde zum Fahren begonnen*; es waren ihrer gerade drei, „Barbara", „Freia" und „Susine". „Gulabrand" ist ein solch jämmerlich magerer Wicht, daß er für den Augenblick von der Arbeit frei bleibt. Anfänglich waren sie ganz störrisch und rannten in allen Richtungen umher; nach einer Weile zogen sie aber wie die alten Hunde und machten sich im ganzen besser, als wir erwartet hatten. „Kvik" gab ihnen natürlich ein würdiges Beispiel und führte an.

Mogstad hatte das Los getroffen, mit dem Anlernen zu beginnen, da er in dieser Woche auf die Hunde aufzupassen hat. Diese

* Es waren dies die am 13. December 1893 geborenen Hunde, von denen jetzt noch vier am Leben waren.

Pflicht geht jetzt der Reihe nach um; jeder hat eine Woche lang vormittags und nachmittags mit den Hunden auszugehen.

Es scheint mir jetzt eine sehr zufriedene Stimmung an Bord zu herrschen, da wir im Begriff stehen, in unsere zweite arktische Nacht einzutreten, die hoffentlich länger und vermuthlich auch kälter sein



Der entschwindende Tag.

wird, als andere vor uns erfahren haben. Es ist täglich weniger Licht, und bald werden wir gar keins mehr haben, doch schwindet die gute Stimmung mit dem Lichte nicht dahin. Mir scheint, daß wir jetzt gleichmäßiger heiter sind als je vorher. Was der Grund davon ist, weiß ich nicht; vielleicht macht es gerade die Gewohnheit.

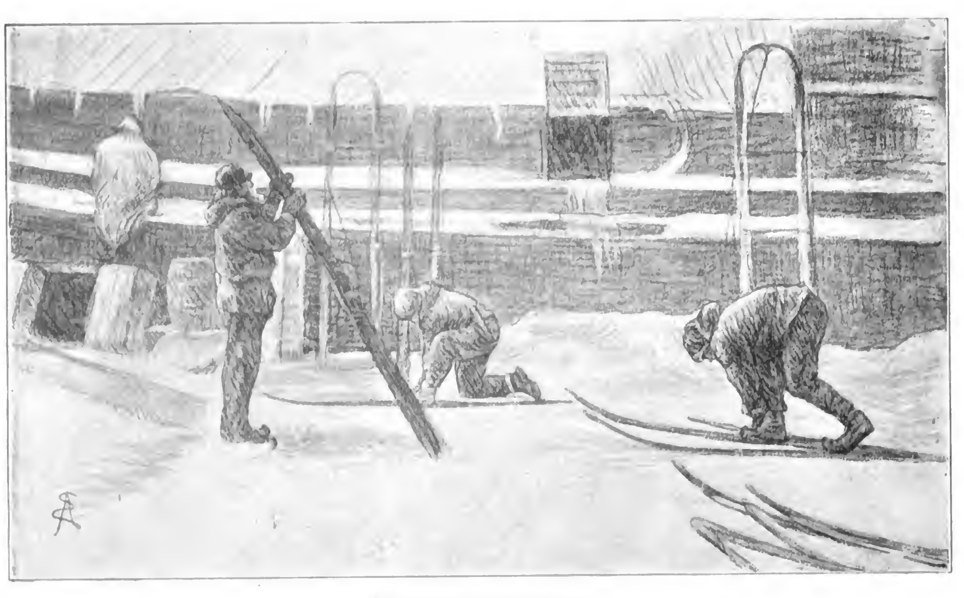
Sicherlich sind wir aber auch gut daran und leben wie die Perle im Golde, wie man bei uns sagt. Wir treiben langsam, aber hoffentlich sicher weiter und führen ein sybaritisches Leben, ein Leben des Ueberflusses, umgeben von allen Bequemlichkeiten der Civilisation. Ich glaube, es wird uns in diesem Winter besser gehen als im vorigen.

Der Kochapparat in der Küche functionirt vorzüglich, und selbst der Koch ist jetzt der Meinung, daß es eine ausgezeichnete Einrichtung sei, die der Vollendung nahe komme. Wir werden daher nur noch Theeröl brennen, das den Raum sehr gut durchwärmt. Ein Theil der Hitze steigt in den Arbeitsraum hinauf, wo ich manchmal sitze und schwitze, bis ich ein Kleidungsstück nach dem andern abwerfe, obwol das Fenster offen ist und wir draußen einige zwanzig Grad Kälte haben.

Ich habe ausgerechnet, daß das Petroleum, das wir jetzt nur zur Beleuchtung verwenden, für wenigstens zehn Jahre ausreichen wird, obwol wir dreihundert Tage des Jahres reichlich davon brennen. Augenblicklich brauchen wir aber nicht so viele Petroleumlampen, wie ich in meiner Berechnung angenommen habe, weil wir oft elektrisches Licht haben; außerdem tritt der Sommer, oder was man Sommer nennen muß, sogar hier oben einmal im Jahre ein.

Selbst wenn man etwaige Unfälle, wie z. B. die Möglichkeit, daß ein Oelbehälter leck wird und das Oel herausfließt, berücksichtigt, ist gar kein Grund vorhanden, sparsam mit dem Lichte umzugehen, vielmehr kann jeder davon haben, soviel er will. Was das zu bedeuten hat, weiß am besten derjenige zu schätzen, der ein ganzes Jahr lang jedesmal Gewissensbisse gefühlt, wenn er sich zum Arbeiten und Lesen in seine Kabine begab und eine Lampe brannte, die nicht absolut nothwendig war, da er die im Salon befindliche allgemeine hätte benutzen können.

Unsere Steinkohlen sind noch nicht angerührt worden, außer für den Ofen im Salon, wo in diesem Winter nach Belieben davon ge-



Heimkehr der Schneeschuhläufer.

brannt werden soll. Das dabei verbrauchte Quantum wird nur eine Kleinigkeit sein im Vergleich zu unserm Vorrath von ungefähr hundert Tonnen, für die wir eigentlich nicht eher Verwendung haben werden, als bis die „Fram" sich den Weg wieder auf der andern Seite aus dem Eise heraus gebahnt hat, natürlich falls sich nicht etwas Unvorhergesehenes ereignen sollte.

Was ferner nicht wenig dazu beiträgt, es uns warm und gemüthlich zu machen, ist das Segeldach, das jetzt über dem Schiffe ausgespannt ist.* Der einzige Theil des Decks, den ich offen gelassen habe, ist das Heck hinter der Brücke, damit man von dort einen Blick über das Eis rundherum hat.

Was mich persönlich betrifft, so kann ich wol sagen, daß es mir über alle Erwartung gut geht.

Die Zeit ist eine gute Lehrmeisterin; jenes zehrende Verlangen nagt nicht mehr so stark in mir wie früher. Sollte die Apathie beginnen? Werde ich nach zehn Jahren überhaupt nichts mehr fühlen? O, manchmal stellt es sich in seiner alten Stärke ein, als ob es mich innerlich in Stücke reißen wollte! Das ist aber eine prachtvolle Schule der Geduld, und es thut einem sehr gut, wenn man darüber nachgrübelt, ob zu Hause alles lebt oder todt ist; nur daß es einen fast verrückt macht.

Nichtsdestoweniger söhne ich mich nie ganz mit diesem Leben aus; es ist thatsächlich weder Leben noch Tod, sondern ein Zustand zwischen beiden. Es bedeutet, daß man nie und nirgends über etwas beruhigt ist, ein Warten auf das, was kommt, ein Warten, mit welchem vielleicht die besten Jahre der Manneskraft vergehen.

Es ist wie das Gefühl, welches ein junger Mann hat, wenn er seine erste Seereise antritt. Das Leben an Bord ist ihm verhaßt,

* Im ersten Winter hatten wir keine Bedeckung über dem Schiffe, weil wir glaubten, daß dieselbe zu dunkel und es schwierig machen würde, den Weg längs des Decks zu finden. Als wir sie aber im zweiten Winter anbrachten, zeigte sich, daß sie eine Verbesserung war.

er leidet unbarmherzig unter all den grausamen Qualen der Seekrankheit; eingeschlossen innerhalb der engen Schiffswände ist ihm schlimmer als im Gefängniß, aber es muß durchgemacht werden. Jenseits liegt der Süden, das Land seiner Jugendträume, lockend mit sonnigem Lächeln. Endlich erhebt er sich halb todt. Findet er seinen Süden? Wie oft ist es nur eine öde Wüste, an welcher er strandet!

Sonntag, 7. October. Heute Abend hat es sich gut aufgeklärt; wir haben Sternhimmel und Nordlicht. Das ist eine kleine Veränderung gegen das beständig bewölkte Wetter mit den häufigen Schneeschauern, die wir während der letzten Tage gehabt haben.

Gedanken kommen und gehen; ich kann nicht vergessen, kann nicht schlafen. Alles ist still, jeder schläft. Ich höre nur den gleichmäßigen Schritt der Wache an Deck, der Wind rauscht in der Takelung und dem Segeldach, und die Uhr dort an der Wand zerhackt leise die Zeit.

Wenn ich an Deck gehe, ist es schwarze Nacht, die Sterne funkeln hoch über mir; über dem düstern Gewölbe flackert schwach das Nordlicht, und draußen in der Dunkelheit sehe ich das Schimmern der großen einförmigen Eisfläche, das Ganze so unaussprechlich einsam, so weit, so weit von dem Lärm und der Unruhe der Menschen und all ihrem Streben. Hier haben die Gedanken Ruhe, hier können sie ihren eigenen Weg in die Unendlichkeit gehen.

Was ist ein solches Leben? Ein seltsamer, inhaltsloser Vorgang, der Mensch eine Maschine, die da ißt, schläft, aufwacht, um wieder zu schlafen und sich Träumen hinzugeben, aber niemals lebt.

Oder ist das Leben in Wirklichkeit etwas anderes? Ist es nur ein weiteres Kapitel des ewigen Märtyrerthums, ein neuer Fehltritt der irrenden Menschenseele, diese Selbstverbannung in diese hoffnungslose Wüste, nur um sich nach dem zu sehnen, was man zurückgelassen hat?

Bin ich ein Feigling? Fürchte ich mich vor dem Tode? O,

nein, aber in diesen Nächten kann einen solches Sehnen überkommen nach der vollkommenen Schönheit, nach dem, was in einem einzigen Worte enthalten ist, und die Seele flieht aus dieser unbegrenzten, starren Eiswelt. Wenn man daran denkt, wie kurz das Leben ist und daß man aus freiem Willen hierher gekommen ist, und daran denkt,



Scott-Hansen. Hendriksen.

Auf dem Achterdeck der „Fram" zur Winterszeit.

daß noch jemand die beständige Pein der Sorge leidet, „getreu, getreu bis in den Tod".

O, Menschheit, deine Wege sind wunderlich! Wir sind nur Schaumflocken gleich, die hülflos über das bewegte Meer getrieben werden.

Mittwoch, 10. October. Also genau 33 Jahre alt. Dazu läßt

sich nichts weiter sagen, als daß das Leben fortschreitet und nie rückwärts gehen wird.

Sie sind heute alle rührend aufmerksam gegen mich gewesen, und wir haben den Tag festlich begangen. Zunächst überraschten sie mich heute Morgen damit, daß sie den Salon mit der norwegischen Flagge geschmückt hatten. Die vereinigte schwedisch-norwegische Flagge hatten sie über Sverdrup's Platz* angebracht; wir beschuldigten Amundsen, daß er es gethan habe, jedoch wollte er es nicht eingestehen. Ueber meiner Thür und bis über diejenige Hansen's hinaus war der Wimpel mit „Fram" in großen Buchstaben befestigt. Es sah sehr festlich aus, als ich in den Salon trat und alle aufstanden und mir zu dem Tage Glück wünschten. Als ich an Deck kam, wehte die Flagge am Topp des Besanmastes.

Vormittags unternahmen wir einen Ausflug auf Schneeschuhen nach Süden.

Es war windiges, bitterkaltes Wetter; ich habe lange nicht so gefroren. Das Thermometer ist abends bis auf — 31° C. gesunken; es ist sicherlich der kälteste Geburtstag, den ich erlebt habe.

Ein prächtiges Diner: 1. Fischpudding; 2. Würstchen und Zunge mit Kartoffeln, grünen Bohnen und Erbsen; 3. eingemachte Erdbeeren mit Reis-Crême; Kronen-Malzextract.

Dann begann unser Doctor zu unser aller Ueberraschung aus einer Tasche des Mantels, den er stets trägt, wunderlich aussehende kleine Gläser — Medicinflaschen, Meß- und Reagensgläser — eins für jeden von uns, und zum Schluß eine ganze Flasche Lysholmer Liqueur, wirklichen, echten Lysholmer, hervorzuziehen, der allgemeinen Enthusiasmus hervorrief. Zwei Schnäpse davon pro Mann, dazu noch eine Viertelflasche Malzextract!

Nach dem Essen Kaffee mit einer Ueberraschung in Gestalt von Apfelkuchen, den unser ausgezeichneter Koch und früherer Schmied

---

* Ohne Zweifel eine Anspielung auf dessen politische Gesinnung.

Pettersen gebacken hatte. Dann mußte ich meine Cigarren präsentiren, die ebenfalls große Freude bereiteten. Selbstverständlich feierten wir den ganzen Nachmittag.

Beim Abendessen gab es nochmals eine Ueberraschung: einen großen Geburtstagskuchen von demselben Bäcker, mit der Inschrift „T. l. m. d.



Ausflug auf Schneeschuhen.

10. 10. 94“ (Til lykke med dagen = Viel Glück zum heutigen Tage). Danach kamen Ananas, Feigen und Confect.

Mancher Geburtstag wird auf niedrigern Breiten als 81° nicht so großartig gefeiert. Der Abend vergeht uns mit allerlei Scherzen, jeder befindet sich in bester Laune, der Salon widerhallt vom Lachen — wie oft ist er schon der Schauplatz fröhlicher Zusammenkünfte gewesen!

Hat man sich aber Gute Nacht gesagt und sitzt hier allein, dann stellt die Traurigkeit sich ein, und geht man an Deck, so stehen die Sterne hoch oben am klaren Himmel. Im Süden glänzt ein wallender Nordlichtbogen, von welchem von Zeit zu Zeit Streifen emporschießen, ein beständiges ruheloses Flackern. Und die Gedanken schwingen sich in die weite, weite Ferne, über Eis und Meer und Land!

Jede Nacht bin ich in meinen Träumen zu Hause, aber wenn der Morgen anbricht, muß ich wieder, wie Helge, auf dem fahlen Rosse über die röthliche Dämmerung zurückjagen, nicht zu Walhalls Freuden, sondern in das Reich des ewigen Eises.

Für dich allein, Sigrun,
Von dem Berge Säve
Schwimmt Helge stets
Im Meer der Sorge.

Sverdrup und ich haben uns ein wenig über die Expedition unterhalten. Als wir nachmittags auf dem Eise waren, bemerkte er plötzlich:

„Ja, im nächsten October werden Sie vielleicht nicht mehr an Bord der «Fram» sein.“

Worauf ich ihm erwiderte, daß das wahrscheinlich der Fall sein werde, wenn der Winter sich nicht gar zu schlecht mache. Und dennoch kann ich selbst so recht noch nicht daran glauben.

Freitag, 12. October. Seit gestern Abend weht ein regelrechter Sturm aus Ostsüdost.

Gestern Nacht ging die Mühle in Stücke; von einem der Zahnräder brachen einige Zähne ab, die durch den einjährigen Gebrauch stark abgenutzt waren. Die Geschwindigkeit des Windes betrug heute Morgen über 13 Meter; es ist lange her, seitdem ich es so stark habe wehen hören wie heute Abend. Jetzt müssen wir gute Fortschritte nach Norden machen. Vielleicht ist der October doch kein so schlechter Monat, wie ich nach den Erfahrungen des vorigen Jahres erwartet hatte.

Vor dem Mittagessen war ich draußen auf Schneeschuhen, der Schnee wirbelte mir um die Ohren; die Rückkehr machte mir keine große Mühe, der Wind sorgte dafür. Gerade jetzt weht eine fürchterliche Schneeböe. Der Mond steht niedrig am südlichen Himmel und glänzt mit mattem Schimmer durch das Schneetreiben. Man muß seine Mütze festhalten.

Das ist eine wirklich entsetzliche Polarnacht, wie man sie sich vorstellt, wenn man weit im Süden zu Hause sitzt. Sie stimmt mich aber heiter, wenn ich an Deck komme, weil ich fühle, daß wir uns vorwärts bewegen.

Sonnabend, 13. October. Derselbe Wind heute; Geschwindigkeit bis zu 12 Meter und mehr, aber trotzdem hat Hansen heute Abend eine Beobachtung genommen. Der wackere Bursche ist, wie immer, unermüdlich.

Wir treiben nach Nordwest (81° 32,8′ nördlicher Breite, 118° 28′ östlicher Länge).

Sonntag, 14. October. Noch immer herrscht derselbe Sturm. Ich lese von den unendlichen Leiden, die frühere Polarforscher auf jedem Grade, ja auf jeder Minute ihres nördlichen Kurses auszustehen gehabt haben. Ich bekomme nächstens fast ein Gefühl der Verachtung für uns, die wir hier warm und behaglich auf dem Sofa liegen und unsere Zeit mit Lesen und Schreiben, Rauchen und Träumen verbringen, während der Sturm über uns die Takelung rüttelt und schüttelt und das ganze Meer ein einziges Schneetreiben ist, durch welches wir ohne Anstrengung Grad für Grad nordwärts dem Ziele entgegentreiben, dem auch unsere Vorgänger, ihre Kräfte vergebens vergeudend, entgegengestrebt haben. Die Sonne sinkt, es kommt die Nacht.

Montag, 15. October. Lief heute Morgen auf Schneeschuhen ostwärts; immer noch derselbe Wind und derselbe Schneefall.

Man muß in diesen Tagen sorgfältig auf seinen Weg Acht geben, da das Schiff in größerer Entfernung nicht mehr sichtbar ist,

und sollte man den Rückweg nicht finden, nun dann — —. Aber die Spuren bleiben ziemlich deutlich, da die Schneekruste an den meisten Stellen blank ist und der treibende Schnee sich nicht darauf festsetzt.

Wir bewegen uns nordwärts, und mittlerweile hält die arktische Nacht langsam und majestätisch ihren Einzug.

Die Sonne stand heute niedrig; ich sah sie wegen der im Süden befindlichen Wolkenbänke nicht, doch verbreitet sie ihr Licht über den fahlen Himmel. Dort hat die Herrschaft jetzt der Vollmond, der die große Eisfläche und das Schneetreiben in seinem Silberlichte badet.

Wie eine solche Nacht doch die Gedanken des Menschen erhebt! Wenn man das Gleiche auch schon tausendmal gesehen hat: es macht denselben feierlichen Eindruck, wenn es wiederkehrt, sodaß man den Geist von seinem Banne nicht frei machen kann. Es ist, als ob man in einen stillen, heiligen Tempel träte, wo der Geist der Natur auf glitzernden Silberstrahlen durch den Raum schwebt und die Seele niederfallen und anbeten — die Unendlichkeit des Weltalls anbeten muß.

Dienstag, 16. October. Ich sah die ganze Sonnenscheibe gegen Mittag über dem Horizont als eine elliptische rothe Feuerkugel. Es ist wol das letztemal, daß wir Ihre Majestät in diesem Jahre gesehen haben — also Lebewohl!

Mittwoch, 17. October. Wir beschäftigen uns damit, Tiefsee-Temperaturen zu messen, ein zweifelhaftes Vergnügen zu dieser Jahreszeit.

Manchmal bedeckt sich der Wasserschöpfer mit Eis, sodaß er sich in der Tiefe nicht schließen will und daher jedesmal sehr lange unten im Wasser hängen muß; oder es gefriert während der Beobachtung der Inhalt, nachdem er heraufgebracht ist, sodaß das Wasser nicht in die Probeflaschen laufen will, von all den Mühen gar nicht zu reden, die es kostet, um den Apparat zum Hinablassen bereit zu machen. Wir schätzen uns glücklich, wenn wir nicht jedesmal den

ganzen Apparat in die Küche zu bringen brauchen, um ihn aufzuthauen.

Manchmal müssen die Temperaturen beim Licht der Laterne abgelesen werden; auch sind die Wasserproben nicht sehr verläßlich, weil sie im Wasserschöpfer gefrieren. Es ist ein langsames Stück Arbeit, allein sie muß gethan werden, und wir müssen eben damit fertig werden.

Es weht noch immer derselbe östliche Wind, und wir treiben weiter. Heute Abend ist unsere Breite ungefähr 81° 47′ Nord.

Donnerstag, 18. October. Ich setze die Temperaturbeobachtungen fort, ein ziemlich kühles Vergnügen, wenn das Thermometer bis — 29° C. gefallen ist und Wind weht.

Die Finger werden einem leicht ein bischen steif und gefühllos, wenn man die nassen oder mit Eis bedeckten Metallschrauben mit den bloßen Händen reguliren, das Thermometer mit einem Vergrößerungsglase ablesen will, um eine Genauigkeit bis auf den hundertsten Theil eines Grades zu erzielen, und dann die Wasserproben in Flaschen füllen soll, die man dicht an die Brust halten muß, um den Inhalt am Gefrieren zu verhindern. Ich danke!

Heute Abend um 8 Uhr hatten wir hübsches Nordlicht. Es schlängelte sich wie eine feurige Schlange in einer Doppelwindung über den Himmel; der Schweif war etwa zehn Grad über dem Horizont im Norden, von wo er sich in vielen Windungen in östlicher Richtung ausbreitete, worauf er umkehrte und in Gestalt eines Bogens von 30—40° über dem Horizont sich westwärts wandte, um im Westen hinabzusinken und sich in eine Kugel aufzurollen, aus welcher sich mehrere Aeste über den Himmel ausbreiteten.

Die Bogen waren in lebhafter Bewegung, während von Westen nach Osten glänzende Strahlenbüschel schossen und die ganze Schlange unaufhörlich in neuen Windungen sich bewegte. Allmählich stieg sie über den Himmel bis fast zum Zenith empor, während gleichzeitig die oberste Biegung oder der oberste Bogen sich in mehrere schwächere

Wellen theilte, die Kugel im Nordosten intensiv leuchtete und an mehrern Stellen aus den Bogen, und namentlich aus der Kugel und der am weitesten entfernten Biegung im Nordosten glänzende Streifen zum Zenith emporschossen.

Die Beleuchtung hatte jetzt ihren Höhepunkt erreicht; die Farbe war hauptsächlich ein kräftiges Gelb, obwol sie an einzelnen Stellen sich einem Gelblichroth näherte und an andern weiß und grünlich-weiß war. Als der obere Bogen den Zenith erreichte, verlor die Erscheinung etwas von ihrer Helligkeit und vertheilte sich allmählich, bis nur noch am südlichen Himmel eine schwache Andeutung von Nordlicht übrig war.

Als ich im Laufe des Abends wieder an Deck kam, hatte sich fast das ganze Nordlicht auf der südlichen Hälfte des Himmels angesammelt; man sah einen niedrigen Bogen von fünf Grad Höhe im Süden tief unten über dem dunkeln Abschnitt des Horizonts. Zwischen dieser Stelle und dem Zenith befanden sich noch vier weitere unbestimmte wallende Bogen, deren oberster gerade über den Zenith lief, wobei hier und dort, namentlich aber aus dem untersten Bogen im Süden, lebhafte Streifen aufwärts schossen.

Am nördlichen Theile des Himmels waren keine Bogen zu sehen, sondern nur Strahlenbündel hier und dort. Heute Abend sind wie gewöhnlich Spuren von Nordlicht am ganzen Himmel zu beobachten; oft sind auch leichte Nebel oder Streifen deutlich sichtbar, und der Himmel scheint beständig mit einem leuchtenden Schleier* bedeckt zu sein, in dem sich da und dort dunkle Löcher befinden.

---

* Dieser leuchtende Schleier, der sich stets über den Himmel ausbreitete, war im Zenith weniger zu sehen, wurde aber in der Nähe des Horizonts immer deutlicher, wenn er auch nie ganz zu ihm hinab reichte. In der That endete er im Norden und Süden meist in einem niedrigen, schwach angedeuteten Bogen über einer Art dunkeln Segments. Die Leuchtstärke des Schleiers war so groß, daß ich durch denselben die Milchstraße niemals mit Bestimmtheit habe unterscheiden können.

Es ist kaum eine Nacht, ja, ich kann wol mit Sicherheit sagen, es ist keine Nacht, in welcher man nicht Spuren von Nordlicht unterscheiden kann, sobald der Himmel klar wird oder in den Wolken selbst nur ein Spalt ist, groß genug, um erkennbar zu sein. In der Regel haben wir aber starke Lichterscheinungen, welche in unaufhörlicher Ruhelosigkeit über das Firmament tanzen, hauptsächlich jedoch am südlichen Theile des Himmels erscheinen.

Freitag, 19. October. Frische Brise aus Ostsüdost. Wir treiben mit guter Geschwindigkeit nordwärts.

Bald werden wir wahrscheinlich den schon so lange erwarteten 82. Grad passirt haben, und dann ist es nicht mehr weit von 82° 27′, worauf die „Fram" dasjenige Schiff sein wird, das auf dieser Erde am weitesten nach Norden vorgedrungen ist.

Allein das Barometer fällt, und der Wind wird vermuthlich nicht lange in diesem Viertel bleiben, sondern nach Westen herumgehen. Ich hoffe nur, daß das Barometer sich dies eine mal als falscher Prophet erweisen möge.

Ich bin ziemlich sanguinisch geworden; alles ging bisjetzt recht gut, und der October, den wir nach den Erfahrungen des vorigen Jahres gefürchtet haben, ist ein entschiedener Fortschrittsmonat gewesen, — wenn er nur nicht schlecht endet.

Heute sollte der Wind uns jedoch ein Leben kosten. Die Mühle, die nach dem Unfall an dem Zahnrad vor einigen Tagen wieder ausgebessert war, war wieder in Gang gesetzt worden.

Nachmittags begannen ein paar von den jungen Hunden sich über einen Knochen zu streiten, wobei ein Hund unter ein Zahnrad der Mühlenwelle gerieth und zwischen diese und das Deck gezogen wurde. Der arme kleine Körper brachte den ganzen Apparat beinahe zum Stillstand.

Als ich den Lärm hörte, stürzte ich an Deck, wo man soeben den Hund halbtodt herausgezogen hatte; der ganze Leib war aufgerissen. Der Hund ließ noch ein schwaches Wimmern hören und wurde sofort von seinen Leiden befreit.

Armes kleines, vergnügtes Geschöpf! Noch vor kurzem spieltest du und freutest dich an der unschuldigen Balgerei mit deinen Brüdern und Schwestern; dann kam der Bärenknochen von der Küche her über das Deck geflogen, du stürztest mit den andern ungestüm darauf los und nun liegst du da, grausam zerrissen und todt wie ein Hering. Das Schicksal ist unerbittlich!

Sonntag, 21. October. 82° 0,2′ nördlicher Breite, 114° 9′ östlicher Länge.

Es ist spät am Abend; es ist mir so wirr im Kopfe, als ob ich an einem regelrechten Trinkgelage theilgenommen hätte, und doch war es ein Gelage sehr unschuldiger Natur.

Um den 82. Breitengrad zu feiern, hatten wir heute ein „großartiges Bankett".

Die Beobachtung von gestern Abend ergab 82° 0,2′, und seitdem sind wir sicher noch etwas weiter nach Norden getrieben. Zu dieser Gelegenheit wurden Honigkuchen gebacken, Honigkuchen bester Sorte, wie man mir aufs Wort glauben möge, und dann kam, nach einem erfrischenden Schneeschuhlauf, das Festbankett.

Im Salon war eine Bekanntmachung angeschlagen, die die Gäste aufforderte, sich pünktlich zur Mittagszeit einzustellen, da der Koch sich die allergrößte Mühe gegeben habe. Auf einem Plakat waren die folgenden tiefgefühlten Verse eines anonymen Dichters zu lesen:

Stellt pünktlich zum Essen ein jeder sich ein,
Wird sicher gerathen die Suppe auch sein;
Doch Fische und Fleisch, oder was sonst es sei,
Die liegen — kommt spät ihr — im Magen wie Blei;
Und was von Conserven gelangt auf den Tisch,
Schmeckt — wartet zu lang ihr — gewiß nicht mehr frisch;
Vom Ochsen das Fleisch, auch vom Hammel und Schwein,
Wird sicher nicht weich und nicht saftig mehr sein;
Ramornie und Armour, auch Thorne und Thiis,
Die gaben uns Fleisch mit, so zart und so süß,
Jedoch wenn ihr wollt, daß es schmackhaft auch sei,
Kommt pünktlich um ein Uhr, und nicht erst um zwei.

Die sich hier äußernde lyrische Melancholie muß der Ausfluß manch bitterer Enttäuschungen gewesen sein und liefert einen werthvollen und tiefen Einblick in das Gewerbe des anonymen Verfassers.

Inzwischen versammelten sich die Gäste mit ziemlicher Pünktlichkeit; die einzige Ausnahme bildete der Unterzeichnete, der bei dem rasch schwindenden Tageslichte noch einige photographische Aufnahmen zu machen gezwungen war.

Das Menu war prachtvoll:

1. Ochsenschwanzsuppe;
2. Fischpudding mit geschmolzener Butter und Kartoffeln;
3. Schildkröte mit Zucker- und andern Erbsen u. s. w.;
4. Reis mit Moltebeeren und Crême.
   Kronen-Malzextract.

Nach dem Essen Kaffee und Honigkuchen.

Nach dem Abendessen, das ebenfalls vorzüglich war, wurde Musik verlangt, die den ganzen Abend in reichem Maße von verschiedenen geübten Spielern geliefert wurde. Bentsen zeichnete sich unter ihnen besonders aus, da er in letzter Zeit auf dem Eise reiche Gelegenheit zum Kurbeldrehen* gehabt hatte.

Erst ging es langsam, schleppend bis auf 2000 und 3000 Meter tief hinab, dann wurde die Musik wieder schneller und lebhafter, als ob sie zur Oberfläche zurückkehrte. Endlich erreichte die Aufregung einen solchen Höhepunkt, daß Pettersen und ich aufstanden und einen Walzer und eine oder zwei Polkas tanzten.

Wir haben wirklich in dem beschränkten Raume des Salons einige sehr geschmackvolle pas de deux ausgeführt. Schließlich wurde auch Amundsen von der Tanzlust mit fortgerissen, während die Uebrigen Karten spielten.

Mittlerweile waren Erfrischungen in Gestalt von eingemachten Pfirsichen, gedörrten Bananen, Feigen, Honigkuchen u. s. w. gereicht.

---

* Beim Aufwinden der Lothleine.

worden; kurz, die Zeit verging, und wir waren lustig. Weshalb sollten wir nicht? Wir schreiten ja fröhlich unserm Ziel entgegen, sind bereits auf dem halben Wege zwischen den Neusibirischen Inseln und Franz-Joseph-Land, und keine Seele an Bord bezweifelt, daß wir das



Bernt Bentsen.

Ziel erreichen werden, um dessentwillen wir ausgezogen sind; es lebe daher die Fröhlichkeit!

Oben aber hat die unendliche Stille der Polarnacht die Herrschaft. Der Mond, halb voll, scheint auf das Eis herab, die Sterne

erglänzen hell über uns; es ist kein ruheloses Nordlicht sichtbar, und der südliche Wind streicht mit leichter Klage durch die Takelung. Ueberall herrscht tiefe, friedliche Stille, es ist die unendliche Schönheit des Todes — Nirvana.

Montag, 22. October. Es fängt an kalt zu werden; das Thermometer stand letzte Nacht auf — 34,6° C. und heute Abend auf — 36° C.

Hübsches Nordlicht heute Abend 11½ Uhr. Eine glänzende Krone umgab den Zenith mit einem Strahlenkranz in mehrern Ringen übereinander; dann breiteten sich größere und kleinere Strahlengarben über den Himmel aus, die nach Südwest und Ostsüdost besonders tief hinabreichten, jedoch alle aufwärts nach der Krone wiesen, die wie ein Glorienschein erglänzte.

Ich beobachtete sie lange. Hin und wieder konnte ich in der Mitte einen dunkeln Fleck unterscheiden, den Punkt, wo alle Strahlen zusammentrafen. Derselbe lag etwas südlich vom Polarstern und näherte sich der Kassiopea. Jedoch wallte und wehte der Glorienschein fortwährend, als ob er ein Spiel des Sturmes in den obern Schichten der Atmosphäre sei.

Gleich darauf schossen neue Strahlen aus der Dunkelheit der innern Glorie heraus, gefolgt von andern hellen Lichtstrahlen in noch weiterm Kreise. Inzwischen war der dunkle Raum in der Mitte deutlich sichtbar, während er zu andern Zeiten von Lichtmassen vollständig bedeckt war. Darauf schien es, als ob der Sturm nachließe; das Ganze erblaßte und erglühte eine kurze Weile mattweiß, um dann wieder plötzlich wild emporzuschießen und dasselbe Spiel von neuem zu beginnen.

Bald wiegte sich die ganze Lichtmasse oberhalb der Krone in mächtigen Wellen über dem Zenith und dem dunkeln Mittelpunkt, bald nahm der Sturm wieder zu und die Strahlenbündel wirbelten ineinander; das Ganze war eine leuchtende Nebelmasse, die sich um die Krone wälzte und alles in einer Flut von Licht ertränkte, sodaß

weder die Krone, noch die Strahlen oder der dunkle Mittelpunkt zu sehen waren, nichts als ein Chaos von leuchtendem Nebel. Dann verblaßte es wieder, und ich ging nach unten. Um Mitternacht war kaum noch etwas von dem Nordlicht zu sehen.

Freitag, 26. October. Gestern Abend waren wir auf 82° 3′ nördlicher Breite.

Während der letzten beiden Tage war der Himmel bezogen, und um Mittag war es so dunkel, daß ich fürchtete, wir müßten unsere Schneeschuhausflüge bald einstellen. Der heutige Morgen brachte uns aber klares, windstilles Wetter, und ich machte daher eine prachtvolle Tour nach Westen, wo wieder ziemlich viel neue Pressungen stattgefunden hatten, die aber nicht von Bedeutung waren.

Heute ist die „Fram" zwei Jahre alt.

Zur Feier der Gelegenheit hatten wir ein besonders gutes Diner, bestehend aus gebratenem Heilbutt, Schildkröte, Schweinsrippen mit grünen Bohnen und Erbsen, Plumpudding (zum ersten mal richtigen, brennenden Plumpudding) mit Eiersauce, und zum Schluß Erdbeeren. Wie gewöhnlich bestand das Getränk aus Wein, d. h. Citronensaft mit Wasser und Zucker, und Kronen-Malzextract.

Allgemeine Magenüberladung. Nach Tische Kaffee und Honigkuchen, wozu Nordahl Cigaretten spendirte. Allgemeiner Feiertag.

Heute Abend hat es aus Norden zu wehen begonnen, doch hat das wahrscheinlich nicht viel zu bedeuten. Jedenfalls muß ich das hoffen und darauf bauen, daß wir bald wieder Südwind bekommen.

Wir verlangen aber keinen milden Zephyr, keinen Hauch der Morgenröthe, nein, einen kalten, schneidenden, mit der ganzen Gewalt des Polarmeeres wüthenden Südwind, damit die „Fram" im Schneesturm begraben wird und alles ringsum nichts als dampfenden Frost bildet. — Das ist es, worauf wir warten, was uns vorwärts, unserm Ziele entgegen treibt.

Heute also, „Fram", bist du zwei Jahre alt. Ich sagte beim Mittagsmahle, daß, wenn wir vor einem Jahre einstimmig der An-



Bleistiftskizze von Fridtjof Nansen.

NORDLICHTKRONE.
(22. October 1894)

F. A. Brockhaus' Geogr.-artist. Anstalt, Leipzig.

sicht gewesen seien, daß die „Fram“ ein gutes Schiff sei, wir heute noch viel bessere Gründe für diese Ueberzeugung hätten, da sie uns, wenn auch nicht gerade mit übermäßiger Schnelligkeit, so doch wohlbehalten und sicher weiter bringe. Wir tranken daher auf das Wohl und den Fortschritt der „Fram“.

Ich sagte nicht zu viel. Hätte ich alles gesagt, was ich auf dem Herzen hatte, so würden meine Worte nicht so gemessen gewesen sein, denn, um die Wahrheit zu sagen: wir alle liebten das Schiff so sehr, wie man unpersönliche Dinge nur zu lieben vermag.

Und weshalb sollten wir sie nicht lieben? Keine Mutter kann ihrem Jungen unter ihren Flügeln mehr Wärme und Sicherheit geben, als sie uns bietet; sie ist uns in der That wie ein Heim. Wir alle sind froh, wenn wir von draußen auf dem Eise zu ihr zurückkehren, und wie oft hat mein Herz ihr nicht warm entgegengeschlagen, wenn ich weit fort war und ihre Masten über die ewige Schneedecke emporsteigen sah.

In den stillen Nächten schweifen die Gedanken oftmals dankbar zu dem Erbauer dieses Heims hinüber. Ich bin überzeugt, er sitzt in der Ferne zu Hause und denkt ebenfalls oft an uns, wenn er auch nicht weiß, wo seine Gedanken die „Fram“ in der großen weißen Wüste um den Pol suchen sollen. Aber er kennt sein Kind, und wenn auch alle andern das Vertrauen zu ihr verlieren, er wird der Ueberzeugung bleiben, daß sie aushalten wird. Ja, Colin Archer, sähest du uns jetzt, du würdest finden, daß dein Vertrauen nicht übel angebracht ist!

Ich sitze allein in meiner Kabine, und meine Gedanken gleiten über die verflossenen beiden Jahre zurück.

Welcher Dämon ist es, der die Fäden unsers Lebens zusammenwebt, der uns uns selbst täuschen läßt und uns stets auf Wege hinausschickt, die wir nicht selbst gewählt haben, die wir nicht zu gehen wünschen? War es nur das Pflichtgefühl, das mich drängte? O nein! Ich war einfach ein Kind, das Abenteuer in unbekannten

Gegenden suchte, das so lange davon geträumt hat, bis es schließlich glaubte, es habe das Abenteuer wirklich gefunden.

Und es ist mir in der That beschieden, dieses große Abenteuer des Eises: tief und rein wie das unendliche All, die schweigsame sternblinkende Polarnacht, die Natur selbst in ihrer ganzen Tiefe, das Geheimniß des Lebens, der unaufhörliche Kreislauf des Weltalls, das Fest des Todes, ohne Leiden, ohne Noth, ewig in sich selbst. Hier in der großen Nacht stehest du in all deiner nackten Einfalt, von Angesicht zu Angesicht vor der Natur; du sitzest andächtig zu Füßen der Ewigkeit und lauschest, und du lernst Gott kennen, den Allwaltenden, den Mittelpunkt des Alls. Alle Räthsel des Lebens scheinen dir klar zu werden, und du verlachst dich selbst, daß du dich hattest mit Grübeln verzehren können; es ist alles so klein, so unaussprechlich klein.... Wer Jehovah sieht, muß sterben.

Sonntag, 4. November. Mittags machte ich einen Ausflug auf Schneeschuhen und nahm einige Hunde mit.

Bald darauf hörte ich, daß die an Bord zurückgebliebenen zu bellen anfingen, sodaß die bei mir befindlichen die Ohren spitzten und mehrere von ihnen, „Ulenka" an der Spitze, zurückrannten. Die meisten blieben bald stehen, horchten und blickten sich um, um zu sehen, ob ich nachkäme. Nachdem ich eine Weile überlegt hatte, ob es ein Bär sein könne, setzte ich meinen Weg fort; endlich konnte ich die Neugier aber nicht länger ertragen und machte mich auf den Rückweg, auf dem die Hunde wild vor mir herstürmten.

Als ich mich dem Schiffe näherte, sah ich, daß einige von den Leuten mit ihren Büchsen fortrannten; es waren Sverdrup, Johansen, Mogstad und Hendriksen, die nach der Richtung hin, wo die Hunde bellten, einen guten Vorsprung vor mir bekamen, ehe auch ich eine Flinte holen und mich hinter ihnen hermachen konnte. Plötzlich sah ich in der Dunkelheit eine Salve der Leute vor mir aufblitzen, der dann eine weitere und darauf mehrere Schüsse folgten; es klang wie regelrechtes Pelotonfeuer.

Was zum Henker konnte das sein? Sie blieben immer an derselben Stelle und schossen unaufhörlich. Weshalb gingen sie nicht näher hinan? Ich hastete weiter in der Meinung, es sei hohe Zeit, daß ich auf meinen Schneeschuhen käme, um das Wild zu verfolgen, das offenbar in voller Flucht sein müsse. Inzwischen gingen sie ein



Die Hunde auf der Bärenjagd.

wenig vor, und es blitzte in der Dunkelheit nochmals auf, was sich ein paar mal wiederholte.

Endlich stürmte einer von ihnen über das Eis und schoß gerade vor sich nieder, während ein zweiter hinkniete und nach Osten feuerte. Probirten sie ihre Flinten? Dazu war doch sicherlich die Zeit seltsam gewählt, und außerdem fielen auch so viele Schüsse.

Mittlerweile rannten die Hunde mit wüthendem Gebell auf dem Eise herum und sammelten sich dann in einzelnen Gruppen. Endlich hatte ich sie eingeholt und sah nun drei Bären an verschiedenen Stellen auf dem Eise, eine Bärin und zwei Junge, auf welche die Hunde sich geworfen hatten, und die sie wie wahnsinnig zerzaust und an Klauen, Gurgel und Schwanz gezerrt hatten. Namentlich „Ulenka" war ganz außer sich; sie hatte eins der Jungen an der Kehle erfaßt und zerzauste es wie wüthend, sodaß es Mühe kostete, sie zu entfernen.

Die Bären hatten sich ganz gemächlich von den Hunden entfernt, die ihnen nicht zu nahe zu kommen und zu beißen wagten, bis die alte Bärin verwundet und gefallen war. Die Thiere waren in der That in Argwohn erregender Weise zu Werke gegangen, und es schien, als ob die Bärin einen tief angelegten Plan, eine böse Absicht gehabt habe, wenn es ihr nur gelungen wäre, die Hunde nahe genug an sich heranzulocken.

Plötzlich hatte sie halt gemacht; sie ließ die Jungen an sich vorbei gehen, schnupperte eine Zeit lang und kehrte dann um, um sich gegen die Hunde zu wenden, die wie auf Commando im selben Augenblick die Flucht ergriffen und nach Westen davonliefen. Damals war der erste Schuß abgefeuert worden, nach welchem die alte Bärin getaumelt und der Länge nach hingefallen war, worauf sofort einige der Hunde sie angegriffen und angepackt hatten. Nunmehr wurde eins der Jungen abgethan; das andere machte sich, während man nach ihm schoß, über das Eis davon, von drei Hunden verfolgt. Diese holten es bald ein und rissen es nieder, sodaß Mogstad vor allen Dingen die Hunde entfernen mußte, ehe er zu schießen wagen durfte.

Es war eine richtige Metzelei, jedoch uns keineswegs unwillkommen, da wir gerade an diesem Tage beim Mittagessen die Ueberreste unsers letzten Bären in Gestalt von Fleischpasteten verzehrt hatten. Die beiden jungen Bären lieferten uns einen vorzüglichen Weihnachtsbraten.

Aller Wahrscheinlichkeit nach waren dies dieselben Bären, deren Spuren wir früher gesehen hatten. Sverdrup und ich hatten die Spur von drei Thieren am letzten October verfolgt, sie aber nordnordwestlich vom Schiffe verloren. Anscheinend waren sie jetzt aus dieser Richtung zurückgekehrt.

Als die andern schießen wollten, ging Peder's Gewehr wie gewöhnlich nicht los, weil es wieder mit Vaseline getränkt war. Er rief fortwährend:

„Schießt doch! Schießt doch! Meins will nicht losgehen."

Als ich später das Gewehr untersuchte, welches ich selbst zu dem Gefechte mitgenommen hatte, fand ich, daß keine Patronen darin waren. Jedenfalls hätte es eine hübsche Geschichte geben können, wenn ich allein mit dieser Waffe die Bärin angetroffen hätte.

Montag, 5. November. Während ich gestern Abend bei der Arbeit saß, hörte ich einen der Hunde an Deck fürchterlich heulen. Als ich hinaufeilte, fand ich, daß es eins der jungen Thiere war, welches mit der Zunge an einem eisernen Bolzen geleckt hatte und daran festgefroren war. Da quälte das arme Thier sich nun ab, um wieder freizukommen, streckte die Zunge so weit heraus, daß sie wie ein dünnes Tau aus dem Halse ragte, und heulte zum Erbarmen.

Bentsen, der die Wache hatte, war schon dazugekommen, wußte aber nicht, was er anfangen sollte; er ergriff jedoch den Hund beim Nacken und hielt ihn dicht an den Bolzen, sodaß die Zunge nicht so weit ausgereckt wurde. Nachdem ich das Eisen mit der Hand etwas erwärmt hatte, kam die Zunge von selbst frei.

Das arme kleine Thier schien sich über seine Befreiung überaus zu freuen und leckte, um seine Dankbarkeit zu beweisen, Bentsen mit der blutigen Zunge die Hand; es schien seinem Befreier nicht dankbar genug sein zu können. Hoffentlich wird einige Zeit vergehen, bis wenigstens dieser Hund in derselben Weise wieder festgeräth; jedoch kommt so etwas hin und wieder vor.

Sonntag, 11. November. Ich gehe Tag für Tag meinen Studien nach, wodurch ich ebenfalls immer tiefer in das unlösbare Geheimniß aller dieser Fragen hineingelockt werde.

Nein, weshalb sich in solchen fruchtlosen Gedanken im Kreise drehen? Besser, man geht in die Winternacht hinaus! Der Mond steht groß, gelb und ruhig hoch am Himmel, die Sterne funkeln durch den herabrieselnden Schneestaub .... Weshalb sich nicht in einen Winternachtstraum einwiegen und des Sommers gedenken?

Uff, nein, der Wind pfeift allzu scharf über die öden Eisflächen, es sind 33 Grad Kälte, und der Sommer mit seinen Blumen ist weit, weit weg. Ich würde ein Jahr meines Lebens darum geben, sie fassen zu können; sie erscheinen mir in so weiter Ferne, als ob ich nie zu ihnen zurückkehren sollte.

Aber jeden Tag und jede Nacht flammt das Nordlicht in seiner ewig sich ändernden Schönheit am Himmel auf.

Schaut es an und schöpft Vergessenheit und Hoffnung aus ihm, es ist wie die aufstrebende Menschenseele. Rastlos wie diese umspannt es das ganze Himmelsgewölbe mit seinem glitzernden, wallenden Licht, in seinem wilden Spiel alles an Schönheit übertreffend, schöner selbst als die Morgenröthe; aber müßig wirbelt es durch den leeren Raum, und keine Botschaft bringt es von dem kommenden Tage. Der Seemann richtet seinen Kurs nach den Sternen. O, könntest doch auch du dich sammeln, du Nordlicht, um den verirrten Wanderer führen zu helfen! Aber tanze nur weiter und laß auch mich an dir mich erfreuen; baue eine Brücke zwischen der Gegenwart und der Zukunft und laß mich weit, weit hinaus in die Zukunft träumen!

O, du geheimnißvoller Glanz, was bist du und woher kommst du? Aber weshalb fragen? Genügt es nicht, deine Schönheit zu bewundern und dann halt zu machen? Können wir im besten Falle über das äußere Aussehen der Dinge hinauskommen?

Was würde es selbst nützen, wenn wir sagen könnten, das Nordlicht sei eine elektrische Entladung oder ein elektrischer Strom in den

obern Luftregionen, und im Stande wären, mit den geringsten Einzelheiten zu beschreiben, wie es entsteht? Es würden nur Worte sein. Wir wissen nicht besser, was elektrischer Strom ist, als was das Nordlicht ist. Glücklich ist das Kind .... Mit all unsern Meinungen und Theorien sind wir der Wahrheit nicht um eines Haares Breite näher als jenes.

Dienstag, 13. November. — 38° C. Das Eis schiebt sich bei Tage in mehrern Richtungen zusammen, und das Getöse ist ziemlich laut, seitdem es kälter geworden ist. Man hört es von weit her — ein seltsames Geräusch, das jedem unheimlich klingen würde, der nicht weiß, woher es rührt.

Ein genußreicher Schneeschuhlauf im Vollmondschein.

Heißt leben leiden? Ist es ein beklagenswerthes Schicksal, von all den einherjagenden Hunden umgeben in einer Nacht wie diese und in der frischen, knisternden Kälte dem Winde gleich über die unbegrenzte Eisfläche zu fliegen, wobei die Schneeschuhe über die glatte Oberfläche gleiten, daß man kaum weiß, ob man die Erde berührt, während die Sterne hoch oben am blauen Gewölbe hängen? Das ist in der That mehr, als man vom Leben zu erwarten das Recht hat, es ist ein Märchen aus einer andern Welt, aus einem zukünftigen Leben.

Und dann zurückzukehren in den behaglichen Arbeitsraum, im Ofen Feuer zu machen, die Lampe anzuzünden, sich eine Pfeife zu stopfen, auf das Sofa zu klettern und bei den kräuselnden Rauchwolken in die Welt hinaus zu träumen — heißt das leiden?

So ertappe ich mich dabei, wie ich stundenlang sitze und in das Feuer starre und mich in die Ferne träume — eine nette Art und Weise, die Zeit nützlich hinzubringen. Wenigstens aber trägt sie dazu bei, die Zeit unmerklich vorüberrollen zu lassen, bis die Träume durch einen eisigen Windstoß der Wirklichkeit fortgeweht werden und ich hier wieder inmitten der Oede sitze und mich nervös aufs neue an die Arbeit mache.

Mittwoch, 14. November. Wie wunderbar sind doch diese Schneeschuhfahrten durch die schweigsame Natur!

Die vom silbernen Mondlicht übergossenen Eisfelder dehnen sich nach allen Richtungen aus, hier und dort dunkle, kalte Schlagschatten der Eishügel, deren Seiten das Zwielicht schwach widerspiegeln. In der äußersten Ferne bezeichnet eine dunkle Linie den von dem zusammengeschobenen Eise gebildeten Horizont, über welchem ein wie Silber schimmernder Dunst lagert, und über allem wölbt sich der unbegrenzte tiefblaue, sternenbesäete Himmel, an welchem der Vollmond durch den Aether segelt.

Aber im Süden liegt tief unten das Tageslicht wie ein schwacher Schimmer von dunkler, rothglühender Färbung, und höher hinauf ein klarer gelber und blaßgrüner Bogen, der sich in das Blau darüber verliert. Das Ganze verschmilzt zu einer reinen Harmonie, einzig und unbeschreiblich.

Zeitweilig verlangt mich danach, diese Natur in Musik übertragen zu können; welch mächtige und doch schlichte Accorde würden es nicht sein, die allein ihr Wesen wiedergeben könnten!

Still, o so still! Du hörst die Schwingungen deiner eigenen Nerven; es kommt mir vor, als ob ich immer weiter über diese Ebenen glitte, in den unendlichen Raum hinein.

Ist das nicht ein Bild von dem, was kommen soll? Hier sind Ewigkeit und Frieden. Nirvana muß kalt und klar wie eine solche ewige Sternennacht sein. Was ist all unsere Forschung und all unsere Kenntniß inmitten dieser Unendlichkeit?

Freitag, 16. November. Vormittags war ich mit Sverdrup auf Schneeschuhen im Mondlicht draußen. Wir unterhielten uns ernstlich über die Aussichten unserer Drift und der für das Frühjahr geplanten Expedition über das Eis nach Norden.

Abends sprachen wir in seiner Kabine die Sache noch gründlicher durch. Ich theilte ihm meine Ansichten mit, denen er vollständig zustimmte.

Ich habe in letzter Zeit sehr viel darüber nachgesonnen, welches der richtige Kurs sein würde, den wir einschlagen müßten für den Fall, daß die Drift uns bis zum März nicht so weit nördlich bringen sollte, wie ich erwartet hatte. Aber je mehr ich darüber nachdenke, desto fester rede ich mir ein, daß die Sache sich machen läßt.

Denn wenn es richtig ist, von 85° aus aufzubrechen, so müßte es nicht weniger richtig sein, sich von 82° oder 83° aus aufzumachen. In beiden Fällen würden wir in nördlichere Regionen eindringen, als wir sonst erreichen könnten, und es wird um so wünschenswerther, je weniger weit nach Norden die „Fram“ selbst gelangt.

Wenn wir den Pol selbst nicht erreichen können, so müssen wir eben umkehren, ehe wir so weit gekommen sind. Worauf es hauptsächlich ankommt, ist nicht, wie ich beständig wiederholen muß, genau jenen mathematischen Punkt zu erreichen, sondern die unbekannten Gegenden des Polarmeeres zu erforschen, mögen dieselben dem Pole näher oder ferner liegen. Ich habe dies schon vor unserer Abfahrt gesagt und muß es beständig im Gedächtniß behalten.

Sicherlich sind während der weitern Drift des Schiffes auch an Bord viele wichtige Beobachtungen anzustellen, von denen ich manche sehr gern selbst ausführen möchte; die wichtigeren werden aber sämmtlich ebenso gut vorgenommen werden, auch wenn zwei von unserer Schar das Schiff verlassen; und es kann kaum ein Zweifel darüber sein, daß die Beobachtungen, welche wir weiter nördlich vornehmen, diejenigen, welche ich während des Restes der Zeit an Bord würde machen können, um ein Vielfaches an Werth übertreffen werden. *Bisjetzt ist es also absolut wünschenswerth, daß wir aufbrechen.*

Dann kommt die Frage: Welches ist die beste Zeit zum Aufbruch? Daß das Frühjahr, spätestens der März, die einzige Jahreszeit für ein solches Wagniß ist, kann überhaupt nicht bezweifelt werden. Aber soll es im nächsten Frühjahr losgehen?

Selbst den schlimmsten Fall angenommen, daß wir nicht weiter

als bis 83° nördlicher Breite und 110° östlicher Länge vorgedrungen wären, dann würde etwas dafür sprechen, daß wir bis zum Frühjahr 1896 warten; allein ich kann nicht umhin zu glauben, daß wir auf diese Weise aller Wahrscheinlichkeit nach den günstigsten Augenblick vorübergehen lassen. Die Drift kann nicht so verzweifelt langsam gehen, daß wir nicht nach Verlauf eines weitern Jahres weit über den Punkt hinaus wären, von wo die Schlittenexpedition aufbrechen müßte.

Wenn ich die Entfernung, die wir seit November vorigen Jahres getrieben sind, mit dem Zirkel messe und dieselbe Distanz noch einmal auftrage, so müßten wir im nächsten November nördlich von Franz-Joseph-Land und etwas darüber hinaus sein. Natürlich ist es denkbar, daß wir im Februar 1896 auch noch nicht weiter gekommen sein werden als heute; aber nach allem, was ich sehen kann, ist es wahrscheinlicher, daß die Drift in dem Maße, als wir nach Westen kommen, zu-, aber nicht abnehmen wird und wir infolge dessen im Februar 1896 zu weit gelangt sein würden, während, auch wenn man sich einen noch bessern Abgangspunkt denken könnte als denjenigen, den die „Fram" uns möglicherweise am 1. März 1895 bieten wird, es jedenfalls ein Punkt sein wird, den zu erreichen möglich ist. Infolge dessen würde es am sichersten sein, nicht noch ein weiteres Frühjahr abzuwarten.

Die Aussichten für unser Durchkommen führe ich hier an.

Die Entfernung von dem in Aussicht genommenen Abgangspunkte nach Kap Fligely auf dem nächsten bekannten Lande schätze ich auf ungefähr 600 Kilometer*, also nicht viel mehr als die Distanz, die wir in Grönland zurückgelegt haben; diese würde auf diesem Eise, selbst wenn es sich nach dem Lande zu etwas verschlechtern sollte,

* Hier muß ein Irrthum in meinem Tagebuche vorliegen, da die Entfernung von dem in Aussicht genommenen Punkte, 83° nördlicher Breite und 110° östlicher Länge, nach Kap Fligely volle 750 Kilometer beträgt; ich habe bei der Berechnung die Länge wahrscheinlich mit 100° anstatt 110° angenommen.

eine leichte Arbeit sein. Ist erst einmal die Küste erreicht, dann wird es einem vernünftigen Menschen sicherlich gelingen, durch die Jagd auf großes oder kleines Wild, Bär oder Sandhüpfer, sein Leben zu fristen.

Wir können uns also stets nach Kap Fligely oder dem nördlich davon liegenden Petermann-Land wenden, falls unsere Lage unhaltbar wird. Selbstverständlich wird die Entfernung sich vergrößern, je weiter nördlich wir vordringen; an keinem Punkte zwischen hier und dem Pol ist sie aber größer, als wir sie mit Hülfe der Hunde bewältigen können und werden.

Es ist daher eine „Rückzugslinie“ gesichert, obwol es ohne Zweifel Leute gibt, nach deren Behauptung eine öde Küste, an der man die Lebensmittel erst zusammensuchen muß, ehe man sie verzehren kann, ein schlechter Zufluchtsort für Hungernde ist; aber das ist in Wirklichkeit nur ein Vortheil, denn ein Zufluchtsort soll nicht allzu verlockend sein. Für Leute, die vorwärts zu dringen wünschen, ist eine „Rückzugslinie“ wahrlich eine erbärmliche Erfindung, eine ewige Anreizung zurückzublicken, während sie mit dem Vorausblicken vollauf zu thun haben sollten.

Nun zur Expedition selbst. Sie wird aus 28 Hunden, 2 Männern und 1050 Kilogramm Proviant und Ausrüstungsgegenständen bestehen. Die Entfernung vom 83. Grade nach dem Pol beträgt 420 Seemeilen (780 Kilometer). Ist es zu viel, wenn ich rechne, daß wir diese Distanz in 50 Tagen werden zurücklegen können?

Ich weiß natürlich nicht, welche Ausdauer die Hunde haben; aber daß sie unter Mithülfe von zwei Männern im Stande sein sollten, mit 37½ Kilogramm in den ersten Tagen täglich 8½ Seemeilen (15 Kilometer) zurückzulegen, klingt ganz vernünftig, selbst wenn es keine sehr guten Thiere sind.

Es kann dies mithin kaum eine leichtsinnige Rechnung genannt werden, immer vorausgesetzt, daß das Eis so ist wie hier, und es ist kein Grund vorhanden, weshalb es nicht so sein sollte. Es bessert

sich in der That beständig, je weiter wir nach Norden gelangen, und bessert sich ebenfalls beim Herannahen des Frühlings.

In 50 Tagen müßten wir also den Pol erreichen. (In Grönland haben wir auf dem Inlandeise in einer Höhe von mehr als 2500 Meter ohne Hunde und mit mangelhaftem Proviant 300 Seemeilen [550 Kilometer] in 65 Tagen gemacht und hätten sicherlich noch beträchtlich weiter gehen können.)

In 50 Tagen werden wir, täglich ein halbes Kilogramm Pemmikan für jeden Hund* gerechnet, insgesammt 700 Kilogramm verbraucht haben, und ferner macht 1 Kilogramm Proviant für jeden Mann 100 Kilogramm aus; das sind zusammen 800 Kilogramm.

Da während dieser Zeit auch etwas Feuerungsmaterial verbraucht werden wird, so wird die Fracht auf den Schlitten sich auf weniger als 250 Kilogramm verringert haben; doch ist eine solche Last nichts für 28 Hunde, die während des letzten Theils der Zeit damit wie ein Sturmwind dahinsausen und also die Fahrt in weniger als 50 Tagen machen müßten.

Aber angenommen, man brauchte diese Zeit. Wenn alles gut gegangen ist, werden wir unsern Kurs nunmehr nach den Sieben Inseln im Norden von Spitzbergen richten; das sind 9° oder 540 Seemeilen (1000 Kilometer). Sind aber die Umstände uns nicht so günstig, so würde es sicherer sein, wenn wir uns nach Kap Fligely oder dem nördlich davon liegenden Lande wenden.

Nehmen wir an, wir entschieden uns für diese Route.

Wir brechen am 1. März (wenn die Verhältnisse günstig sind, werden wir noch früher aufbrechen) von der „Fram“ auf und treffen daher am 20. April am Pol ein. Wir werden dann noch 100 Kilogramm von unserm Proviant, genug für weitere 50 Tage, übrig

* Während der Expedition mußten die Hunde sich dann aber mit einer weit geringern täglichen Ration, durchschnittlich kaum mehr als 300—350 Gramm, begnügen.

haben, haben aber für die Hunde keinen mehr. Wir müssen daher anfangen, einige von ihnen zu tödten, sei es zum Futter für die übrigen, sei es für uns selbst, und ihnen von unsern eigenen Vorräthen zu geben. Auch wenn meine Ziffern etwas zu niedrig gegriffen sind, kann ich doch annehmen, daß zur Zeit, wenn 23 Hunde getödtet sind, wir 41 Tage unterwegs gewesen sein und noch 5 Hunde übrig haben werden.

Wie weit südlich werden wir dann gekommen sein?

Das Gewicht des Gepäcks betrug im Anfang weniger als 250 Kilogramm, d. h. nicht ganz 9 Kilogramm, die jeder Hund zu ziehen hatte. Nach 41 Tagen wird sich dieses Gewicht mindestens auf 140 Kilogramm verringert haben, durch den Verbrauch von Proviant und Feuerungsmaterial, sowie durch Zurücklassen gewisser Gegenstände unserer Ausrüstung, wie Schlafsäcke, Zelt u. s. w., die überflüssig geworden sind.

Es bleiben dann noch 28 Kilogramm für jeden der 5 Hunde, wenn wir selbst nichts ziehen; doch könnte, falls das wünschenswerth erschiene, unsere Ausrüstung noch weiter verringert werden. Mit einer Last von 9—28 Kilogramm für jeden Hund (eine Last von 28 Kilogramm würde erst am Schlusse eintreten) würden die Thiere im Stande sein, täglich 12 Seemeilen (22 Kilometer) zu machen, selbst wenn die Schneefläche etwas beschwerlicher werden sollte.

Das heißt, wir werden am 1. Juni 492 Seemeilen (913 Kilometer) nach Süden zurückgelegt haben oder am 1. Juni 12 Seemeilen (22 Kilometer) über Kap Fligely hinaus sein und noch 5 Hunde und für 9 Tage Proviant übrig haben.

Zunächst ist jedoch wahrscheinlich, daß wir schon lange vorher Land erreicht haben werden, da die Oesterreicher schon in der ersten Hälfte des April bei Kap Fligely offene Teiche und Ueberfluß an Vögeln gefunden haben. Infolge dessen würden wir im Mai und Juni bezüglich der Lebensmittel keine Schwierigkeiten haben, ganz abgesehen davon, daß es in der That seltsam sein würde, wenn wir

vorher nicht einen Bären, einen Seehund oder einige Vögel getroffen hätten.

Daß wir nunmehr ziemlich sicher sein würden, halte ich für gewiß, und wir könnten wählen, welche Route wir einschlagen wollen: entweder an der Nordwestküste von Franz-Joseph-Land entlang an Gillis-Land vorbei nach dem Nordostland und Spitzbergen (wenn die Verhältnisse sich günstig erweisen, würde ich entschieden diese wählen) oder südwärts durch den Austria-Sund nach der Südküste von Franz-Joseph-Land und von dort nach Nowaja Semlja oder Spitzbergen, von denen letzteres den Vorzug verdient. Selbstverständlich können wir auf Franz-Joseph-Land Engländer treffen, doch darauf dürfen wir nicht bestimmt rechnen.

Das ist also meine Berechnung. Habe ich sie leichtfertig aufgestellt? Ich glaube nicht.

Das einzige Schlimme würde sein, wenn wir während des letzten Theiles des Marsches im Mai die Eisoberfläche so finden, wie wir sie im vorigen Frühjahr, gegen Ende Mai, hier gehabt haben, und dadurch beträchtlich aufgehalten werden würden. Jedoch würde das erst ganz gegen Ende der angenommenen Zeit sein, und ganz unpassirbar könnte das Eis auch nicht sein. Außerdem müßte es wunderlich zugehen, wenn es uns nicht gelingen sollte, im Durchschnitt des ganzen Marsches und bei einer Durchschnittslast von 15 bis 20 Kilogramm für jeden Hund täglich 17 Seemeilen (9 Kilometer) zurückzulegen — mehr brauchten wir nicht.

Wenn unsere Berechnungen sich indeß als fehlerhaft herausstellen sollten, können wir, wie schon früher bemerkt, jeden Augenblick umkehren.

Welche unvorhergesehenen Hindernisse können sich uns nun entgegenstellen?

1. Das Eis kann schwerer zu passiren sein, als wir angenommen haben.
2. Wir können Land antreffen.

3. Die Hunde können uns im Stich lassen, können krank werden oder erfrieren.

4. Wir selbst können am Skorbut erkranken.

1. und 2. Daß das Eis weiter nach Norden unpassirbarer werden kann, ist gewiß möglich, aber kaum wahrscheinlich.

Ich sehe gar keinen Grund, weshalb es beschwerlicher werden sollte, es sei denn, daß wir unbekanntes Land im Norden haben. Aber wenn das der Fall sein sollte, auch gut, dann müssen wir die Gelegenheit benutzen, wie sie sich uns bietet.

Das Eis kann nicht völlig unpassirbar sein. Selbst Markham konnte mit seinen skorbutkranken Leuten vordringen. Und die Küsten dieses Landes sind möglicherweise auch vortheilhaft für das Vordringen; das hängt einzig von ihrer Richtung und Ausdehnung ab. Es ist schwer, im voraus etwas darüber zu sagen, ausgenommen, daß nach meiner Ansicht die Tiefsee, die wir gehabt haben, und die Eisdrift es unwahrscheinlich machen, daß wir überhaupt Land von größerer Ausdehnung nahe bei der Hand haben.

In jedem Falle muß irgendwo, hier oder dort, ein Durchgang für das Eis sein, dem wir schlimmstenfalls folgen könnten.

3. Die Möglichkeit, daß die Hunde uns im Stiche lassen, ist immer vorhanden. Allein ich habe, wie man gesehen haben wird, keine übermäßige Arbeit für sie in Aussicht genommen. Alle können nicht unbrauchbar werden, und einige schaden nichts. Bei dem Futter, welches sie bisjetzt gehabt haben, sind sie ohne Unfall durch den Winter und die Kälte gekommen, und auf dem Marsche werden sie noch besseres Futter erhalten. Außerdem habe ich in den Berechnungen gar nicht berücksichtigt, was wir selbst ziehen werden. Aber selbst wenn uns sämmtliche Hunde im Stiche ließen, würde es uns gelingen, auch allein ganz gut vorwärts zu kommen.

4. Der schlimmste Fall würde unleugbar der sein, daß wir selbst am Skorbut erkrankten, und ein solcher Fall ist ungeachtet unserer ausgezeichneten Gesundheit sehr gut denkbar. Man erinnere sich nur,

wie alle Leute der englischen Nordpolexpedition, mit Ausnahme der Offiziere, am Skorbut litten, als mit dem Frühling die Schlittenreisen begannen, obwol ihnen, solange sie sich an Bord befunden hatten, nicht die geringste Ahnung gekommen war, daß etwas Derartiges ihrer warten könne. Soweit wir jedoch in Betracht kommen, halte ich den Fall für sehr fern liegend.

Erstens war die englische Expedition besonders unglücklich, und es kann kaum irgendeine andere Expedition ähnliche Erfahrungen aufweisen, wenn sie auch, wie z. B. die M'Clintock's, Schlittenreisen von gleicher Länge unternommen hat. Während des Rückzuges der „Jeannette"-Leute ist, soviel ich weiß, niemand vom Skorbut befallen worden; Peary und Astrup haben nicht an Skorbut gelitten u. s. w.

Dann ist unser Proviant auch viel sorgfältiger ausgewählt und bietet größere Mannichfaltigkeit, als es auf frühern Expeditionen der Fall gewesen ist, von denen nicht eine sich so vortrefflicher Gesundheit erfreut hat, wie es die unserige beständig thut.

Ich glaube daher kaum, daß wir Skorbutkeime von der „Fram" mit uns nehmen würden, und was den Proviant für die Schlittenreise selbst anlangt, so habe ich dafür gesorgt, daß er in jeder Beziehung aus nahrhaften, gut conservirten Lebensmitteln besteht. Ich nehme also nicht an, daß sie einen Anfall von Skorbut herbeiführen können.

Selbstverständlich muß man einiges Risico laufen, aber nach meiner Meinung habe ich alle nur möglichen Vorsichtsmaßregeln getroffen, und wenn das geschehen ist, hat man auch die Pflicht, vorwärts zu dringen.

Es gibt noch eine andere Frage, die in Erwägung gezogen werden muß.

Habe ich das Recht, das Schiff und die Zurückbleibenden der Hülfsmittel zu berauben, welche die Expedition erheischt? Die Thatsache, daß zwei Mann weniger an Bord sein werden, ist von geringer



Die Bemannung der „Fram", als Nansen und Johansen sie verließen.

1. Mogstad. 2. Cand. med. Blessing. 3. Johansen, Reserveleutnant. 4. Scott-Hansen, Premierlieutenant der Marine. 5. Amundsen, Erster Maschinist. 6. Bentsen. 7. Sverdrup, Kapitän. 8. Jacobsen, Steuermann. 9. Juell, Proviantverwalter und Koch. 10. Nordahl, Elektrotechniker. 11. Pettersen, Zweiter Maschinist. 12. Hendriksen, Harpunierer.

Bedeutung, weil die „Fram“ ebenso gut mit elf Mann manövriren kann. Ein wichtigerer Punkt ist, daß wir alle Hunde, mit Ausnahme der sieben jungen, werden mit uns nehmen müssen; aber man ist an Bord mit Schlitten-Proviant und allerbesten Schlitten-Ausrüstungen reichlich versehen, und es ist nicht denkbar, daß, wenn der „Fram“ etwas zustoßen sollte, die Mannschaft nicht im Stande sein würde, Franz-Joseph-Land oder Spitzbergen zu erreichen. Es ist kaum wahrscheinlich, daß, falls sie das Schiff verlassen müßte, dies nördlicher als auf 85° geschehen würde; selbst dies kann ich mir nur schwer denken.

Aber angenommen, sie wäre gezwungen, das Schiff auf 85° zu verlassen, so würde das wahrscheinlich ungefähr im Norden von Franz-Joseph-Land sein, wo die Mannschaft ungefähr 180 Seemeilen (334 Kilometer) von Kap Fligely wäre; oder wenn der Fall weiter östlich einträte, so würden es 240 Seemeilen (445 Kilometer) nach den Sieben Inseln sein, und es ist schwer zu glauben, daß es ihr bei ihrer Ausrüstung nicht gelingen sollte, diese Entfernung zu bewältigen.

Ich bin jetzt wie früher der Meinung, daß die „Fram“ aller Wahrscheinlichkeit nach quer durch das Polarbecken und auf der andern Seite wieder heraus treiben wird, ohne aufgehalten oder zerstört zu werden. Aber selbst wenn ein Unfall einträte, sehe ich nicht ein, weshalb die Mannschaft nicht im Stande sein sollte, ihren Weg sicher zurückzulegen, vorausgesetzt, daß die geeigneten Vorsichtsmaßregeln beobachtet werden.

Ich glaube daher, ich kann es verantworten, daß eine Schlitten-Expedition die „Fram“ verläßt und daß sie, weil sie so gute Resultate verspricht, unter allen Umständen versucht werden muß.

Achtes Kapitel.

Vorbereitungen zur Schlittenreise.

Wer sollen nun die beiden Theilnehmer an der Schlittenreise sein?

Sverdrup und ich haben uns beide schon früher an solcher Arbeit versucht und würden sehr gut fertig werden; allein beide zusammen können wir die „Fram" nicht verlassen, das ist ohne weiteres klar. Einer von uns muß zurückbleiben und die Verantwortung übernehmen, die andern wohlbehalten wieder heimzubringen. Ebenso klar ist es aber auch, daß einer von uns die Führung der Schlittenreise übernehmen muß, da nur wir die nöthige Erfahrung besitzen.

Sverdrup möchte sehr gern mitgehen, allein ich kann mir nicht anders denken, als daß mehr Gefahr beim Verlassen der „Fram" ist als beim Anbordbleiben. Wenn ich ihn daher gehen ließe, würde ich ihm die gefährlichere Aufgabe übertragen, während ich die leichtere für mich behielte. Würde ich es mir, wenn er umkäme, je verzeihen können, daß ich ihn hatte gehen lassen, wenn es auch sein eigener Wunsch gewesen war? Er ist neun Jahre älter als ich; ich würde es jedenfalls als eine sehr unbequeme Verantwortung empfinden.

Was die Uebrigen anlangt, welcher von uns würde im Interesse der andern an Bord zu behalten sein? Ich glaube, sie haben Vertrauen zu uns beiden, und ich bin überzeugt, daß ein jeder von uns im Stande sein würde, die Kameraden sicher wieder nach Hause zu

bringen, sei es mit der „Fram" oder ohne sie. Von einem andern Gesichtspunkte aus liegt es am nächsten, daß Sverdrup das Schiff führt, während mir die Leitung des Ganzen und namentlich der wissenschaftlichen Untersuchungen obliegt.



Lieutenant Fredrik Hjalmar Johansen.

Danach scheint es also meine Pflicht zu sein, die Aufgabe, bei welcher wichtige Entdeckungen gemacht werden sollen, zu übernehmen. Diejenigen, welche mit dem Schiffe zurückbleiben, werden, wie ich schon früher bemerkt, die Beobachtungen fortsetzen können, die an

Bord vorgenommen werden müssen. Es ist daher meine Pflicht, zu gehen, und die Sverdrup's, zurückzubleiben. Er hält dies ebenfalls für vernünftig.

Ich habe Johansen zum Gefährten erwählt, der sich in jeder Beziehung für die Aufgabe sehr gut eignet. Er ist ein vollendeter Schneeschuhläufer, und in Ausdauer kommen ihm wenige gleich — ein prächtiger Mensch. Ich habe ihn noch nicht gefragt, gedenke dies aber bald zu thun, damit er sich bei zeiten vorbereiten kann.

Blessing und Scott-Hansen würden mich sicherlich ebenfalls sehr gern begleiten, allein Scott-Hansen muß zurückbleiben, um die Beobachtungen zu übernehmen, und Blessing kann seinen Posten als Arzt nicht verlassen. Auch mehrere von den Uebrigen würden sich sehr gut eignen und ohne Zweifel sofort bereit zum Mitgehen sein. —

Vorläufig ist diese Expedition nach Norden also beschlossen. Ich will sehen, was der Winter uns bringt; wenn das Licht es gestattet, würde ich am liebsten schon im Februar aufbrechen.

Sonntag, 18. November. Mir scheint, daß ich mich noch nicht recht in den Gedanken hineinfinden kann, daß ich wirklich aufbrechen werde, und zwar schon in drei Monaten. Manchmal ertappe ich mich in reizenden Träumen von meiner Heimkehr nach schwerer Arbeit und Sieg, und dann ist alles klar und hell; dann aber folgen Gedanken über die Ungewißheit und die Täuschungen der Zukunft und was in deren Schoß auf uns lauern mag, und die Träume, blaß und farblos, verlöschen wie das Nordlicht.

Ihr naht euch wieder, schwankende Gestalten!

O, diese ewigen Anfälle des kalten Zweifels! Vor jedem endgültigen Entschlusse muß der Todeswürfel fallen. Ist dort zu viel zu wagen und zu wenig zu gewinnen? Auf alle Fälle ist dort mehr zu gewinnen als hier. Ist es dann nicht meine Pflicht? Außerdem gibt es auch nur einen Menschen, dem ich verantwortlich bin, und

sie...? Ich werde wiederkehren, ich weiß es. Ich fühle es in mir. Wenn die Rosen wieder blühen.... „Sei getreu bis in den Tod, so will ich dir die Krone des Lebens geben."

Wir sind höchst wunderlich gebaute Maschinen. In einem Augenblick alles Entschlossenheit, im nächsten alles Zweifel.... Heute scheint unser Verstand, unser Wissen, all unser Leben und Treiben nichts als elendes Philisterthum, keine Pfeife Taback werth, morgen stürzen wir uns, von brennendem Durst verzehrt, gerade in diese Forschungen, um alles in uns aufzunehmen. Das Verlangen erfüllt uns, neue Pfade zu erspähen, und nagende Unzufriedenheit quält uns ob unserer Unfähigkeit, das Problem ganz und vollständig zu lösen. Dann sinken wir wieder herab, und Ekel überfällt uns über die Werthlosigkeit von allem.

Einem Stäubchen auf der Wagschale gleicht die ganze Welt, einem Thautropfen, der am Morgen zur Erde fällt.

Wenn zwei Seelen in uns wohnen, welche ist die rechte?

Es ist nichts Neues, darunter zu leiden, daß unser Wissen Stückwerk ist, darunter, daß wir nie ergründen können, was im Hintergrunde verborgen liegt. Aber angenommen, wir könnten es ausrechnen, sodaß das innerste Geheimniß von allem klar und offen wie ein Regeldetri-Exempel vor uns läge, wären wir darum glücklicher? Vielleicht das Gegentheil. Besteht nicht eben in dem Kampfe um das Wissen das Glück? Ich bin sehr unwissend, also sind die Vorbedingungen des Glückes bei mir gegeben.

Laßt mich eine Friedenspfeife stopfen und glücklich sein.

Es geht nicht mit der Pfeife! Rauchtaback ist nicht fein genug für luftige Träume. Laßt mich eine Cigarre rauchen. O, wenn ich nur eine echte Havana hätte!

Hm, als ob nicht gerade Unzufriedenheit, Entbehrung und Leiden die Voraussetzung des Lebens wären. Ohne Entbehrung gäbe es keinen Kampf, ohne Kampf kein Leben, das ist so gewiß, wie zwei mal zwei vier ist. Aber nun soll der Kampf beginnen, dort im

Norden wird er anheben. O, den Kampf zu genießen, ihn aus vollen Schalen zu trinken! Kampf ist Leben, und nach ihm winkt uns der Sieg.

Ich schließe die Augen und höre eine Stimme singen:

Unter den grünenden Birken allein,
Unter den duftenden Blumen am Rain
Und in dem Schatten der Fichten im Hain.

Montag, 19. November. Eine verwünschte Stimmung dieser ganze Weltschmerz!

Du bist ja ein glücklicher Mensch. Und wenn du dich bei schlechter Laune fühlst, kannst du an Deck gehen und den sieben jungen Hunden zuschauen, die um dich herum springen und jagen und dich aus lauter Freude am Leben in Stücke zu zerreißen bereit sind. Das Leben ist Sonnenschein für sie, obgleich die Sonne längst verschwunden ist und sie an Deck unter einem Zeltdach leben, unter dem sie nicht einmal die Sterne sehen können.

Da ist auch „Kvik", die Familienmutter, mitten unter ihnen; dick und vergnügt wedelt sie mit dem Schweif. Habe ich nicht Grund, ebenso glücklich zu sein wie die Hunde? Und doch haben auch sie ihre Unglücksfälle gehabt.

Als ich vorgestern Nachmittag bei der Arbeit saß, hörte ich, wie die Mühle sich fortwährend drehte und Peder Futter den Hunden brachte, die sich wie üblich ein wenig um den Fleischtopf stritten; dabei kam mir der Gedanke, daß die ohne Schutzbekleidung gelassene Welle der Mühle doch ein äußerst gefährliches Ding für die jungen Hunde sei. Zehn Minuten später hörte ich einen der Hunde heulen — es war eine langgezogenere, unheimlichere Art des Heulens als sonst —, und in demselben Augenblick begann die Mühle langsamer zu laufen.

Ich stürzte hinauf und sah einen der jungen Hunde direct auf der Welle liegen und mit dieser herumwirbeln, wobei er in so mitleiderregender Weise heulte, daß es einem ins Herz schnitt. Bentsen

hing an der Bremsleine und zog mit aller Gewalt daran, aber die Mühle ging weiter. Mein erster Gedanke war, eine in der Nähe liegende Axt zu ergreifen und den Hund, dessen Geschrei herzzerreißend war, von seinen Leiden zu befreien. Nach kurzem Ueberlegen beeilte ich mich aber, Bentsen zu helfen, worauf wir die Mühle zum Stehen brachten.

In demselben Augenblick kam auch Mogstad, dem es gelang, den Hund zu befreien, während wir die Mühle festhielten. Da anscheinend noch Leben in dem Thiere war, machte er sich daran, es zu reiben und sich um dasselbe zu bemühen.

Die Haare des Hundes waren irgendwie an der glatten Stahlwelle festgefroren, die das arme Thier mit herumgeschwungen und bei jeder Umdrehung auf das Deck geschlagen hatte. Endlich erhob es wirklich den Kopf ein wenig und blickte betäubt umher; es hatte ziemlich viel Umdrehungen mitgemacht, sodaß es kein Wunder ist, wenn es anfänglich einige Mühe hatte, sich in seiner Umgebung wieder zurechtzufinden. Dann erhob es sich auf die Vorderpfoten, ich trug es nach dem Halbdeck und streichelte es. Bald darauf stand der Hund auf seinen vier Füßen und begann umherzutaumeln, ohne zu wissen wohin.

„Es ist gut, daß der Hund beim Haar erfaßt worden ist“, meinte Bentsen, „ich dachte, er hinge an der Zunge, wie der andere neulich.“

Man stelle sich einmal vor, mit der Zunge an einer sich drehenden Welle fest zu hängen; es gruselt einem dabei! Ich trug das arme Thier in den Salon hinab und that alles, was ich konnte, für dasselbe. Bald war es wieder ganz wohl und begann mit seinen Kameraden zu spielen wie früher.

Ein wunderliches Leben, in der Dunkelheit und Kälte an Deck herumzustöbern. Sobald jemand mit der Laterne hinaufgeht, kommen die Hunde angerannt, setzen sich rundherum, starren in das Licht und beginnen miteinander um dasselbe herumzujagen, zu tanzen und

Luftsprünge zu machen wie Kinder um den Weihnachtsbaum. So geht das Tag für Tag; sie haben noch nie etwas anderes gesehen als dieses Deck mit dem Zeltdach darüber, ja nicht einmal den klaren blauen Himmel, ebenso wie wir Menschen nie etwas anderes gesehen haben als diese Erde! —

Jetzt ist der letzte Schritt über die Brücke des Entschlusses gethan! Vormittags habe ich Johansen die ganze Sache mit ziemlich denselben Worten, wie ich sie vorstehend gebraucht habe, auseinandergesetzt, die denkbaren Möglichkeiten vorgeführt und insbesondere die Gefahren betont, auf die man vorbereitet sein müsse.

Es sei eine ernste Sache, eine Frage von Leben und Tod, das dürfe man sich nicht verheimlichen. Er solle sich die Sache gut überlegen, ehe er sich entscheide, ob er mich begleiten wolle oder nicht. Wenn er geneigt sei, mitzukommen, würde ich mich freuen, ihn bei mir zu haben; jedoch würde ich es am liebsten sehen, wenn er sich einen oder zwei Tage Zeit nähme, sich die Sache wohl zu überlegen, bevor er mir seine Antwort ertheile.

Er brauche keine Zeit zum Ueberlegen, erwiderte er; er gehe gern mit. Sverdrup habe schon vor längerer Zeit über die Möglichkeit einer solchen Expedition gesprochen; er habe gehörig darüber nachgedacht und sei zu dem Entschlusse gekommen, daß, wenn meine Wahl auf ihn fallen solle, er es als eine große Gunst betrachten würde, wenn ich ihn zum Begleiter nähme.

„Ich weiß nicht, ob diese Antwort Sie befriedigen wird und ob Sie nicht lieber sehen, daß ich die Sache noch weiter überlege; sicherlich würde ich aber meine Ansicht nicht ändern.“

„Nein, wenn Sie schon ernstlich darüber nachgedacht haben, welchen Gefahren Sie sich aussetzen — daß vielleicht keiner von uns beiden einen Menschen je wiedersehen wird — wenn Sie erwogen haben, daß, selbst wenn wir sicher und wohlbehalten durchkommen, Sie nothwendigerweise auf einer Expedition wie diese eine Menge Leiden zu ertragen haben werden — wenn Sie sich alles das klar gemacht

haben, dann bestehe ich nicht darauf, daß Sie sich die Sache noch länger überlegen."

„Ja, das habe ich."

„Nun gut, dann ist das erledigt. Morgen wollen wir mit den Vorbereitungen für die Reise beginnen. Hansen muß sehen, daß er einen neuen meteorologischen Assistenten ernennt."

Dienstag, 20. November. Heute Abend hielt ich an die ganze Schiffsmannschaft eine Anrede, in welcher ich den Entschluß, zu dem wir gekommen waren, mittheilte und ihnen die geplante Expedition erklärte.

Zunächst ging ich in Kürze die ganze Theorie unsers Unternehmens und die Geschichte unserer Expedition von Anfang an durch, wobei ich besonderes Gewicht auf die Idee legte, auf welcher ich meinen Plan aufgebaut hatte, nämlich daß ein Schiff, welches im Norden von Sibirien einfröre, quer durch das Polarmeer und auf der andern Seite wieder hinaus in den Atlantischen Ocean treiben und irgendwo nördlich von Franz-Joseph-Land zwischen diesem und dem Pol hindurchkommen müsse.

Die Aufgabe der Expedition sei daher, diese Drift quer über das unbekannte Meer auszuführen und dort Untersuchungen anzustellen. Ich machte sie darauf aufmerksam, daß diese Untersuchungen von gleicher Wichtigkeit seien, ob die Expedition thatsächlich den Pol selbst passire oder in einiger Entfernung von demselben. Nach unsern bisjetzt gemachten Erfahrungen zu urtheilen, könnten wir keinen Zweifel daran hegen, daß die Expedition die Aufgaben, die sie sich gestellt habe, lösen werde; alles sei ja bis zu diesem Augenblicke unsern Erwartungen entsprechend gegangen, und es sei zu hoffen und zu erwarten, daß das auch für den Rest der Reise der Fall bleiben werde. Wir hätten daher alle Aussicht, den Haupttheil unserer Aufgabe auszuführen. Nunmehr entstehe aber die Frage, ob nicht noch mehr gethan werden könne, und darauf begann ich den Leuten auseinanderzusetzen, wie das durch eine Expedition nach Norden ausgeführt werden könne.

Ich gewann den Eindruck, daß alle tiefes Interesse an der Expedition nahmen und es für höchst wünschenswerth hielten, daß der Versuch gemacht würde.

Der Haupteinwand, den sie dagegen erhoben haben würden, wenn ich sie gefragt hätte, wäre meiner Ansicht nach wol der gewesen, daß sie nicht selbst daran theilnehmen könnten. Ich stellte ihnen jedoch eindrücklich vor, daß, wenn es auch gewiß eine schöne Sache sei, so weit wie möglich nach Norden vorzudringen, es doch ein nicht um das geringste weniger ehrenvolles Unternehmen sei, die „Fram" wohlbehalten quer durch das Polarmeer und auf der andern Seite wieder herauszubringen, und wenn nicht die „Fram", so doch sich selbst ohne Verlust an Menschenleben. Wenn dies geschehen sei, dann könnten wir, ohne Widerspruch befürchten zu müssen, sagen, daß alles wohlgethan sei. Ich glaube, sie sahen sämmtlich die Richtigkeit davon ein.

Der Würfel ist also gefallen, und ich muß selbst glauben, daß die Expedition wirklich stattfinden wird.

Nunmehr machten wir uns allen Ernstes an die Vorbereitungen. Ich habe schon früher erwähnt, daß ich gegen Ende des Sommers mit der Herstellung eines Kajaks für eine einzelne Person begonnen hatte, dessen Gerippe aus sorgfältig zusammengebundenem Bambus bestand.

Es war eine langsame Arbeit, die mehrere Wochen dauerte; dafür erwies das Gestell sich aber auch als leicht und stark; als es vollendet war, wog es 8 Kilogramm. Später wurde es von Sverdrup und Blessing mit Segeltuch bekleidet, worauf das ganze Boot 15 Kilogramm wog. Nachdem es fertig war, hatte ich Mogstad mit der Aufgabe betraut, ein zweites, ähnliches Boot zu bauen. Jetzt machten Johansen und ich uns daran, die Bekleidung für dasselbe herzustellen.

Die Kajaks waren 3,70 Meter lang, in der Mitte ungefähr 70 Centimeter breit und das eine 30 Centimeter, das andere 38 Centimeter tief; das ist erheblich kürzer und breiter als ein gewöhnliches

Eskimo-Kajak, infolge dessen waren diese Boote auch nicht so leicht durch das Wasser fortzubewegen. Da sie aber hauptsächlich dazu dienen sollten, Rinnen und offene Stellen im Eise damit zu kreuzen und an etwaigem Lande entlang zu fahren, so spielte die Schnelligkeit keine große Rolle.

Die Hauptsache war, daß die Boote stark und leicht und dabei im Stande waren, außer uns selbst Proviant und Ausrüstungsgegenstände für eine längere Zeit zu tragen. Hätten wir sie länger und schmäler gemacht, so würden sie nicht nur schwerer geworden, sondern auch beim Transport über das unebene Eis Beschädigungen mehr ausgesetzt gewesen sein. Wie sie waren, erwiesen sie sich als für unsern Zweck wunderbar geeignet. Als wir sie sorgfältig beluden, konnten wir Proviant und Ausrüstung auf mindestens drei Monate für uns sowie ein ziemlich großes Quantum Hundefutter verstauen und außerdem noch einen oder zwei Hunde auf dem Verdeck mitführen. In allen sonstigen Beziehungen waren sie im wesentlichen wie die Eskimo-Kajaks und voll gedeckt, bis auf eine Oeffnung in der Mitte, in welcher der Ruderer saß.

Diese Oeffnung war nach Eskimo-Art von einem hölzernen Ringe eingefaßt, über welchen wir den untern Theil unserer Seehundpelze schieben konnten, die zu diesem Zwecke besonders eingerichtet waren, sodaß die Verbindung zwischen Boot und Kragen wasserdicht war. Wurde der Seehundpelz um die Handgelenke und das Gesicht dicht zugezogen, dann konnte sich die See vollständig über uns ergießen, ohne daß ein Tropfen Wasser in die Kajaks gelangte. Wir mußten uns mit solchen Booten ausrüsten für den Fall, daß wir auf unserm Wege nach Spitzbergen oder, wenn wir die andere Route wählten, zwischen Franz-Joseph-Land und Nowaja Semlja offene Strecken Wassers treffen sollten.

Außer der Oeffnung in der Mitte hatten die Boote vorn und hinten im Deck kleine Klappen, durch die wir die Hand stecken, den Proviant verstauen und leichtere Gegenstände herausholen konnten,

ohne den ganzen Inhalt durch die mittlere Oeffnung herauszunehmen, wenn das, was wir brauchten, am Ende des Fahrzeugs lag. Diese Klappen konnten so geschlossen werden, daß sie vollständig wasserdicht waren.

Um das Segeltuch völlig undurchdringlich für das Wasser zu machen, wäre es am besten gewesen, wenn wir es mit Leimwasser getränkt und dann von außen mit gewöhnlicher Oelfarbe angestrichen hätten; allein einestheils war dies bei der außerordentlichen Kälte (im Schiffsraume — 20° C.) sehr schwierig auszuführen, anderntheils befürchtete ich, daß die Farbe das Segeltuch zu hart und spröde machen würde, sodaß beim Transport über das Eis leicht Löcher hineingestoßen würden. Ich zog daher vor, es in eine Mischung von Paraffin und Talg zu tauchen, wodurch allerdings das Gewicht der Kajaks etwas vergrößert wurde, sodaß sie jetzt im ganzen je ungefähr 18 Kilogramm wogen.

Ferner ließ ich für diese Expedition einige Handschlitten besonders anfertigen; sie waren biegsam und stark und bestimmt, die harten Prüfungen auszuhalten, denen sie auf einer Expedition mit Hunden und schweren Lasten auf dem unebenen Treibeise nothwendigerweise ausgesetzt werden mußten. Zwei von den Schlitten waren ungefähr von derselben Länge wie die Kajaks, d. h. 3,6 Meter.

Ich stellte auch mehrere Versuche mit der Bekleidung an, die wir tragen wollten, und war besonders bestrebt, festzustellen, ob es sich empfehlen würde, in unsern dicken Anzügen aus Wolfsfell zu gehen; ich kam aber stets zu dem Resultat, daß sie zu warm seien. So schrieb ich am 29. November darüber:

„Machte wieder in meinem Wolfsfellanzug einen Gang nach Norden, doch ist es noch immer zu milde (— 37,6° C.) dafür. Ich schwitzte wie ein Pferd, obgleich ich mit nüchternem Magen aufbrach und ganz langsam ging. Es geht sich in der Dunkelheit ziemlich schwer im Schnee, wenn man die Schneeschuhe nicht gebrauchen kann. Ich bin neugierig, wann es kalt genug wird, um jenen Anzug zu tragen."

Am 9. December war ich wieder auf Schneeschuhen draußen. Kälte —41° C. Ich ging im Wolfsfellanzug, doch rann mir der Schweiß in solchen Strömen vom Rücken, daß man eine Mühle hätte damit treiben können. Noch zu warm; der Himmel mag wissen, ob es je kalt genug dafür werden wird.

Natürlich haben wir auch das Zelt und den Kochapparat probirt. Am 7. December schrieb ich:

„Ich habe das seidene Zelt, das wir mitnehmen wollen, aufgeschlagen und den Kochapparat darin probirt. Aus wiederholten Versuchen ging hervor, daß wir aus Eis von —35° C. in anderthalb Stunden 3 Liter kochendes Wasser erhielten und gleichzeitig bei einem Verbrauch von 120 Gramm Petroleum 5 Liter schmolzen. Am nächsten Tage kochten wir in einer Stunde 2½ Liter Wasser und schmolzen ebensoviel mit 100 Gramm Petroleum, während wir gestern etwa 2 Liter ausgezeichneten Hafermehlbrei in etwas über einer halben Stunde bereiteten und gleichzeitig etwas halb geschmolzenes Eis und ein wenig Wasser mit 50 Gramm Petroleum erhielten."

Wir werden also keinen sehr großen täglichen Verbrauch an Feuerungsmaterial haben.

Dann stellte ich allerlei Berechnungen und Untersuchungen an, um ausfindig zu machen, welches die vortheilhafteste Art von Proviant für unsere Expedition sein würde. Denn es war von der größten Wichtigkeit, daß die Nahrung der Hunde wie der Menschen möglichst nahrhaft war und dennoch nicht mehr wog, als absolut nothwendig war. Ich werde später in einer Liste unserer Ausrüstungsgegenstände die Resultate meiner Untersuchungen in dieser Frage mittheilen.

Außerdem hatten wir natürlich die mitzunehmenden Instrumente zu prüfen und uns mit vielen Kleinigkeiten zu beschäftigen, die aber doch gleichfalls nothwendig waren. Gerade von der glücklichen Zusammenstellung aller dieser Kleinigkeiten hängt der schließliche Erfolg ab.

Wir beide verbrachten den größten Theil unserer Zeit mit diesen

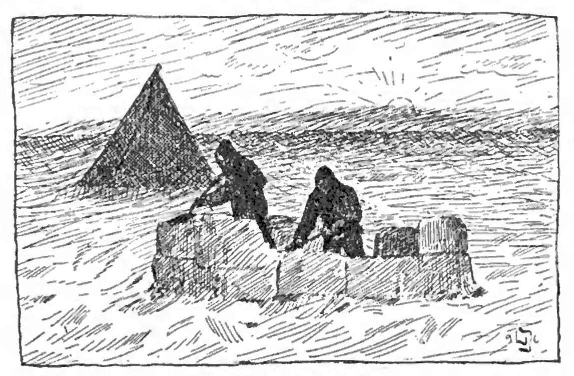
Vorbereitungen, die selbstverständlich auch einige der andern den Winter hindurch ziemlich stark in Thätigkeit hielten. Zum Beispiel war Mogstad fortwährend beschäftigt, Schlitten anzufertigen, sie zu



Premierlieutenant Sigurd Scott-Hansen.

beschlagen u. s. w. Sverdrup nähte Schlafsäcke, während Juell zum Hundeschneider ernannt worden war und in der Zeit, wenn er nicht in der Küche zu thun hatte, von Maßnehmen, Anfertigung von Hundegeschirr und Probiren desselben in Anspruch genommen wurde.

Blessing hatte uns eine kleine, leichte Apotheke einzurichten, die ausgewählte Medicamente, Bandagen und andere Dinge enthielt, welche uns von Nutzen sein konnten. Ein Mann war beständig damit beschäftigt, alle unsere Journale und wissenschaftlichen Beobachtungen u. s. w. auszugsweise auf dünnes Papier zu copiren, da ich für alle möglichen Fälle eine Abschrift davon mitnehmen wollte. Hansen war eifrig bei der Herstellung von Tabellen, die wir für



Der Bau der Observatoriumshütte.

unsere Beobachtungen, für den Gang unserer Chronometer und andere ähnliche Dinge brauchten, und mußte außerdem eine Karte unserer ganzen Reise und der bisherigen Drift anfertigen.

Ich konnte jedoch seine werthvolle Zeit nicht allzu stark in Anspruch nehmen, weil er seine wissenschaftlichen Beobachtungen ununterbrochen fortsetzen mußte.

Im Laufe des Herbstes hatte er es sich bei seiner Arbeit ganz erheblich bequemer gemacht, indem er mit Johansen eine Schneehütte

gebaut hatte, die einer Eskimohütte nicht unähnlich war. Dort fühlte er sich sehr wohl. Vom Dache herab hing eine Petroleumlampe, deren Licht von den weißen Schneemauern widergespiegelt wurde und eine ganz brillante Beleuchtung gab. Hier konnte er in aller Ruhe und Bequemlichkeit mit seinen Instrumenten hantieren, ohne von dem draußen wehenden schneidenden Winde gestört zu werden. Er fand es hier auch ganz warm, wenn er die Temperatur bis auf einige 20° unter dem Gefrierpunkt treiben konnte, sodaß er ohne größere Unannehmlichkeit die Instrumente mit der bloßen Hand einzustellen vermochte. Tag für Tag arbeitete er hier unermüdlich an seinen Untersuchungen und beobachtete die oft geheimnißvollen Bewegungen der Magnetnadel, die ihm zuweilen viele Schwierigkeiten bereiteten.

Eines Tages — es war am 24. November — kam er etwas nach 6 Uhr ganz aufgeregt zum Abendessen und sagte:

„Soeben hat sich ein seltsamer Ausschlag der Nadel bis zu 24° gezeigt, und merkwürdigerweise zeigt ihre nördliche Spitze nach Osten. Ich kann mich nicht erinnern, je einen solchen Ausschlag der Nadel beobachtet zu haben.“

Er hatte schon mehrere Beobachtungen von 15° gehabt. Gleichzeitig hatte er durch die Thüröffnung in seinem Observatorium bemerkt, daß es draußen ungewöhnlich hell und das Eis in der Ferne sowie das Schiff deutlich zu sehen waren, als wenn es Vollmond gewesen wäre. Nordlicht war dagegen durch die dichten Wolken, welche den Himmel bedeckten, nicht zu erkennen. Danach würde es also scheinen, daß der ungewöhnliche Ausschlag der Nadel in irgendeiner Weise mit dem Nordlicht zusammenhinge, obwol sie nach Osten und nicht, wie gewöhnlich, nach Westen gerichtet war.*

Daß auf der Scholle, auf welcher wir lagen, eine Störung

* Im Journal des Observatoriums in Christiania ist für diesen Tag Nordlicht um 8 Uhr morgens bemerkt.



Scott-Hansen's Observatorium.

irgendeiner Art stattgefunden hätte, kann nicht in Frage kommen; alles war hier vollkommen still und ruhig gewesen, und es war nicht denkbar, daß eine Störung, welche innerhalb eines so kurzen Zeitraumes einen solch bemerkenswerthen Ausschlag von zwei Kompaßstrichen und wieder zurück verursachen konnte, an Bord nicht bemerkt und gehört worden sein sollte. Diese Möglichkeit ist daher vollständig ausgeschlossen, und die ganze Sache erscheint mir augenblicklich noch unbegreiflich.

Blessing und ich begaben uns sofort an Deck, um nach dem Himmel zu sehen; es war allerdings so hell, daß wir die Rinnen im Eise hinter dem Heck des Schiffes ganz deutlich sahen, jedoch war darin nichts Merkwürdiges, da das oft genug vorkam.

Freitag, 30. November. Gerade vor unserm Bug fand ich eine Bärenspur auf dem Eise. Der Bär war von ostwärts gekommen und ganz sachte auf dem frischgefrorenen Eise nach der offenen Rinne getrottet, mußte aber durch irgendetwas vor dem Schiffe erschreckt worden sein, da er sich mit langen Schritten in der Richtung, in welcher er gekommen war, wieder davongemacht hatte.

Seltsam, daß er in dieser Einöde herumstreifen mochte; was konnte er hier zu thun haben? Mit einem solchen Magen könnte man mindestens eine Reise nach dem Pol und wieder zurück ohne Mahlzeit aushalten, aber wahrscheinlich werden wir den Burschen bald wieder zurückkommen sehen, d. h. wenn ich ihn richtig erkannt habe, und dann wird er vielleicht ein wenig näher kommen, sodaß wir ihn uns betrachten können. Er kehrte jedoch nicht wieder zurück.

Ich schritt die Rinne auf dem Eise vor dem Backbordbug ab; sie war 348 Schritt weit und behielt dieselbe Breite auch eine beträchtliche Strecke nach Osten bei, während sie nach Westen auf weite Entfernung hin auch nicht viel schmäler gewesen sein kann. Nun, wenn man berücksichtigt, daß die offene Rinne hinter uns von beträchtlicher Breite ist, so ist es doch wirklich tröstlich, denken zu

können, daß solche große Oeffnungen im Eise sich bilden. Es muß Raum genug zum Treiben sein, wenn wir nur Wind erhalten, Wind, der niemals kommen will.

Im ganzen ist der November ein ungewöhnlich schlimmer Monat gewesen, da wir zurück, anstatt vorwärts getrieben sind — und doch war dieser Monat voriges Jahr so gut. Aber in diesem fürchterlichen Meer kann man sich auf die Jahreszeiten nicht verlassen; alles in allem wird der Winter vielleicht kein Haar besser sein als der Sommer. Und doch muß er sich hoffentlich noch bessern — ich kann es nicht anders glauben.

Der Himmel ist mit einem dichten Schleier verhüllt, durch welchen die Sterne ganz fern hindurchschimmern. Er ist dunkler als gewöhnlich, und in dieser ewigen Nacht treiben wir einsam und verlassen umher, „denn die ganze Welt war erfüllt von leuchtendem Licht und in ungestörter Thätigkeit. Ueber ihnen breitete sich erdrückende Nacht — ein Bild der Dunkelheit, in welche sie bald eingehüllt werden sollten".

Diese dunkle, tiefe, schweigsame Leere ist gleich dem geheimnißvollen unergründlichen Born, in welchen man hineinblickt, nach jenem Etwas, das, wie man meint, dort sein muß, nur um den Widerschein der eigenen Augen zu sehen.

Ach, die gänzlich erschöpften Gedanken, die man niemals los werden kann, werden auf die Dauer doch eine sehr langweilige Gesellschaft. Gibt es kein Mittel, um vor sich selbst zu fliehen, um einen Gedanken zu erfassen, nur einen einzigen, der darüber hinaus liegt? Gibt es keinen andern Weg als den Tod? Aber der Tod ist sicher. Eines Tages wird er kommen, groß und still, er wird Nirvana's mächtige Pforte öffnen, und du treibst hinaus in das Meer der Ewigkeit.

Sonntag, 2. December. Sverdrup ist schon seit mehrern Tagen krank; er hat während der letzten ein oder zwei Tage im Bett liegen müssen und befindet sich noch im Bett. Hoffentlich ist es

nichts Ernstliches; er selbst denkt nicht schlimm davon, aber nichtsdestoweniger ist es beunruhigend.

Armer guter Bursche, er lebt nur von Haferschleim! Es ist ein Darmkatarrh, den er sich wahrscheinlich durch eine Erkältung auf dem Eise zugezogen hat. Ich fürchte, er ist in dieser Beziehung ziemlich unvorsichtig gewesen. Jetzt ist er jedoch in der Besserung, sodaß es wahrscheinlich bald vorübergehen wird; aber es ist eine Warnung, nicht allzu vertrauensvoll zu sein.

Heute Morgen machte ich einen langen Spaziergang an der offenen Rinne entlang, die sehr ausgedehnt ist und in theilweise beträchtlicher Breite sich ein gut Stück nach Osten erstreckt. Erst wenn man eine Weile auf dem neu gefrorenen Eise, wo es sich so leicht und bequem wie auf einem gut ausgetretenen Pfade geht, weiter geschritten ist und dann wieder an eine schneebedeckte Fläche des alten Eises gelangt, wird man zum ersten mal gründlich gewahr, was es heißt, ohne Schneeschuhe zu gehen; der Unterschied ist geradezu wunderbar.

War mir vorher noch nicht warm gewesen, so sollte ich bald, nachdem ich erst eine kurze Strecke auf dem rauhen Eise zurückgelegt hatte, in Schweiß gerathen. Allein was sollte ich machen? Schneeschuhe konnte ich nicht benutzen, weil es so dunkel war, daß es schon Mühe genug kostete, auf gewöhnlichen Stiefeln sich entlang zu tasten, und selbst dann stolperte man im Düstern umher oder stürzte zwischen den schweren Eisblöcken hin.

Ich lese jetzt die verschiedenen Berichte über die englischen Expeditionen während der Franklin-Periode und die Nachforschungen nach Franklin und muß gestehen, daß ich von Bewunderung erfüllt bin für die Leute und für die Summe von Arbeit, von der dort gemeldet wird. Die englische Nation hat wahrlich Ursache, stolz auf sie zu sein.

Ich erinnere mich, daß ich diese Geschichten als Knabe gelesen habe und meine jugendliche Phantasie vor sehnsüchtigem Verlangen nach der Natur und den vor mir entfalteten Bildern erschauerte. Jetzt

lese ich sie wieder als Mann, der selbst ein wenig Erfahrung gesammelt hat, und nun, da Phantasien nicht länger mit Phantomen locken, beuge ich mich in Bewunderung. Es steckte Muth in den Leuten, in einem Parry, einem Franklin, einem James Roß, einem Richardson, einem M'Clure und schließlich, aber nicht zum mindesten, in M'Clintock und in all den Uebrigen. Wie gut war ihre Ausrüstung ausgedacht und mit den Hülfsmitteln, die sie zur Verfügung hatten, eingerichtet!

Wahrlich, es gibt nichts Neues unter der Sonne. Das Meiste von dem, womit ich mich brüstete und was ich für neu hielt, finde ich schon hier; M'Clintock benutzte es schon vor 40 Jahren.

Es war nicht ihre Schuld, daß sie in einem Lande geboren waren, wo der Gebrauch der Schneeschuhe unbekannt ist und wo man während des ganzen Winters kaum Schnee findet. Welche Entfernungen haben sie zurückgelegt trotz der Thatsache, daß sie ihre Erfahrungen bezüglich des Schnees und des Reisens im Schnee erst während ihres Aufenthalts hier oben sammeln mußten, trotz der Thatsache, daß sie nicht im Besitze von Schneeschuhen waren und sich mit schmalkufigen Schlitten oft über schneebedecktes unebenes Treibeis durcharbeiten mußten, so gut sie konnten; welche Strapazen und Schwierigkeiten haben sie ertragen! Niemand kann sie übertreffen, kaum kann ihnen jemand gleichkommen, wenn nicht vielleicht die Russen an der sibirischen Küste. Doch diese haben den großen Vortheil, daß sie einem Lande angehören, wo Schnee nichts Ungewöhnliches ist.

Freitag, 14. December. Gestern feierten wir ein großes Fest zu Ehren der „Fram" als des Schiffes, das die höchste Breite erreicht hat. (Vorgestern hatten wir 82° 30′ nördlicher Breite erreicht.)

Das Menu beim Mittagsmahle war: gekochte Makrelen mit Butter und Petersilie, Schweinscotelettes und französische Erbsen, norwegische Walderdbeeren mit Reis in Milch, Kronen-Malzextract; später Kaffee. Zum Abendessen hatten wir frisches Brot, Rosinen-

kuchen u. s. w. Später war großes Concert, bei welchem Confect und eingemachte Birnen herumgereicht wurden. Der Glanzpunkt kam, als eine Bowle mit dampfend heißem, süß duftendem Kirsch-Punsch hereingebracht und unter allgemeiner Fröhlichkeit servirt wurde.

Unsere Stimmung hatte schon vorher fast den Höhepunkt erreicht gehabt, doch gab der Punsch erst der ganzen Feier die richtige Färbung. Den meisten von der Gesellschaft war es höchst räthselhaft, woher wir die Ingredienzien zu dem Punsch und ganz besonders den Alkohol genommen hatten.*

Dann kamen die Toaste. Zuerst eine lange Festrede auf die „Fram", die jetzt gezeigt habe, was sie zu leisten fähig sei. Es seien viele kluge Leute gewesen, die bei unserer Abfahrt den Kopf geschüttelt und uns Unglück weissagende Abschiedsgrüße nachgesandt hätten. Ihre Herzbeklemmungen würden aber wol weniger stark und ihre schlimmen Vorhersagungen milder sein, wenn sie uns in diesem Augenblicke sehen könnten, während wir ruhig und in aller Bequemlichkeit über die nördlichsten Breiten, denen sich je ein Schiff genähert hat, und noch weiter nördlich treiben. Die „Fram" sei jetzt nicht nur das nördlichste Schiff auf der Erdkugel, sondern habe auch schon ein großes Gebiet von bisher unbekannten Regionen und viele Grade weiter nach Norden passirt, als in dem Ocean auf dieser Seite des Pols je erreicht worden sei. Hoffentlich werde sie aber hier nicht bleiben; hinter der nebligen Zukunft verborgen warteten viele Triumphe auf uns, Triumphe, welche einer nach dem andern sich vor uns zeigen würden, sobald ihre Zeit gekommen sei. Wir wollten jetzt aber nicht hiervon sprechen, sondern mit dem zufrieden sein, was wir bisjetzt erreicht hätten; jetzt sei ich überzeugt, daß das Versprechen, welches in dem Gruße Björnson's an uns und die „Fram" bei ihrem Stapellaufe enthalten gewesen sei, sich erfüllt habe; mit ihm könnten wir ausrufen:

* Wir hatten zu diesem Zwecke unsern reinen Weingeist verwendet.

Hurrah für das Schiff und die Reise so kühn,
Dorthin, wo zuvor nie ein Schiff noch erschien,
Wo niemals ein Name vorher ward genannt;
Für immer machst du unsre Heimat bekannt.

Wir könnten uns eines seltsamen Gefühls, fast eines Schamgefühls, nicht erwehren, wenn wir die Mühen und Entbehrungen, die oft unglaublichen Leiden u. s. w., welche unsere Vorgänger auf frühern Expeditionen auszustehen gehabt hätten, verglichen mit der gemächlichen Art, wie wir durch unbekannte Gegenden der Erdkugel weiter getrieben seien, als es den meisten, wenn nicht allen frühern Polarforschern beschieden gewesen sei, vorzudringen. Ja, wahrlich, wir hätten alle Ursache mit unserer Reise und mit der „Fram“ bisjetzt zufrieden zu sein, und ich hoffte, wir würden in der Lage sein, Norwegen etwas zurückzubringen für das Vertrauen, die Sympathie und das Geld, die es an uns gewendet habe. Aber nicht einen Augenblick sollten wir deshalb unserer Vorgänger vergessen; wir sollten bewundern, wie sie gekämpft und gelitten hätten, und uns daran erinnern, daß nur durch ihre Arbeit und durch das, was sie erreicht hätten, die Bahn für die gegenwärtige Reise vorbereitet worden sei. Ihren gesammelten Erfahrungen sei es zu danken, daß das Menschengeschlecht jetzt so weit sei, bis zu einem gewissen Grade mit dem zu kämpfen, was bisjetzt der gefährlichste und hartnäckigste Feind in den arktischen Regionen gewesen sei, mit dem Treibeise, und zwar in der sehr einfachen Weise, daß man mit ihm und nicht gegen ihn gehe und sich von ihm einschließen lasse, nicht unfreiwillig, sondern absichtlich, nachdem man sich vorher darauf vorbereitet habe. Auf diesem Schiffe versuchten wir, alle die Früchte der Erfahrungen unserer Vorgänger zu genießen; es habe Jahre gedauert, sie zu sammeln; allein ich fühlte, daß ich mit diesen Erfahrungen im Stande sein würde, allen Widerwärtigkeiten des Schicksals in den unbekannten Gewässern entgegenzutreten. Meines Erachtens seien wir bisher vom Glücke begünstigt gewesen, und ich glaubte, daß wir alle

der Meinung seien, daß in der Zukunft keine Schwierigkeit und kein Hinderniß zu denken seien, die wir mit den an Bord befindlichen Mitteln und Hülfsquellen nicht zu besiegen im Stande sein sollten, und dadurch in die Lage kämen, schließlich mit reicher Ernte wohlbehalten und gesund nach Norwegen heimzukehren. Deshalb wollten wir einen vollen Humpen auf das Wohl der „Fram“ leeren.

Dann folgten einige Musiknummern sowie eine Vorstellung von Lars, dem Schmied, der zum großen Vergnügen der ganzen Gesellschaft uns etwas vortanzte. Lars versicherte uns, daß, wenn er je wieder nach Hause zurückkehren und an einer Gesellschaft theilnehmen sollte, wie bei unserer Abfahrt in Christiania und Bergen, er seine Beine aufs äußerste anstrengen würde.

Dem Tanz folgte ein Toast auf diejenigen in der Heimat, die uns Jahr auf Jahr zurückerwarteten und nicht wüßten, wo sie uns in Gedanken suchen sollten, die sich vergeblich nach Nachrichten von uns sehnten, aber noch immer festes Vertrauen zu uns und unserer Reise hätten, sowie auf diejenigen, die unsere Abfahrt gestattet und die wol das größte Opfer gebracht hätten.

Die Festlichkeit währte mit Musik und fröhlicher Unterhaltung den ganzen Abend, und unsere gute Laune wurde gewiß auch dadurch nicht verdorben, daß unser vortrefflicher Doctor mit Cigarren herausrückte, einem Artikel, der hier in hohem Kurs steht, aber leider sehr knapp wird.

Die einzige Wolke in unserm Dasein ist, daß Sverdrup sich von seinem Katarrh noch nicht ganz wieder erholt hat. Er muß Diät halten, was dem armen Menschen nicht recht paßt; er darf nur Weizenbrot, Milch, rohes Bärenfleisch und Hafergrützebrei genießen, würde aber, wenn es nach seinem Willen ginge, alles essen, selbst Kuchen, Conserven und Früchte. Indeß geht es mit ihm wieder in die Höhe, und er hat auch schon eine Weile draußen sein können.

Es war bereits spät in der Nacht, als ich mich in meine Koje zurückzog; jedoch war ich noch nicht in der richtigen Stimmung, um

zu schlafen. Ich mußte hinausgehen und im wundervollen Mondlicht umherschlendern.

Um den Mond war wie gewöhnlich ein großer Hof, doch befand sich über demselben ein Bogen, der gerade den obern Rand berührte, dessen beide Spitzen aber anstatt aufwärts abwärts wiesen. Es sah aus, als ob es ein Theil von einem Kreise sei, dessen Mittelpunkt tief unter dem Monde liege. Am untern Rande des Hofes war ein großer Nebenmond oder eigentlich ein großes leuchtendes Feld, das an der obern Seite, wo es den Hof berührte, am stärksten hervortrat und einen gelben obern Rand hatte, von welchem es sich in der Form eines Dreiecks nach unten ausbreitete. Er sah aus, als ob es ein Theil eines Kreisringes auf der untern Seite des Hofes sei und mit diesem in Verbindung stehe. Quer über den Mond trieben mehrere leuchtende Cirrus-Streifen. Das Ganze machte einen phantastischen Eindruck.

Sonnabend, 22. December. Derselbe südöstliche Wind; er hat sich in einen regelrechten Sturm verwandelt, der heulend und rasselnd durch die Takelung fährt; er ist ganz lieblich anzuhören und treibt uns sicherlich mit voller Geschwindigkeit nach Norden. Stecke ich den Kopf aus dem Zelte an Deck, so pfeift mir der Wind um die Ohren, der Schnee peitscht mir ins Gesicht, und in wenigen Minuten ist die ganze Gestalt weiß. Von dem Observatorium in der Schneehütte aus und selbst aus noch geringerer Entfernung ist die „Fram“ auch nicht undeutlich mehr zu sehen, und man kann die Augen nicht offen halten, ohne sie voll Schnee zu bekommen.

Ich möchte gern wissen, ob wir den 83. Grad schon passirt haben, fürchte aber, daß die Freude nicht von langer Dauer sein wird, da das Barometer in Besorgniß erregender Weise gefallen ist und der Wind sich meist in einer Geschwindigkeit von 13—15 Meter in der Secunde gehalten hat.

Gegen 12½ Uhr nachts verspürte das Schiff plötzlich einen starken Eisdruck, der alles an Bord rasseln machte; ich konnte das

Zittern unter mir noch lange nachher fühlen, als ich in der Koje lag. Endlich vernahm ich auch das durch die Pressung verursachte Getöse und Scheuern.

Ich befahl der Wache, nachzusehen, wo der Eisdruck stattfinde, und ob die Scholle, auf der wir lagen, wol bersten würde, sowie ob irgendetwas von unserer Ausrüstung in Gefahr sei. Der Mann meldete, er glaube das Geräusch der Eispressung sowol vorn wie hinten zu hören, doch sei es wegen des Lärms, den der Sturm in der Takelung mache, nicht leicht, Bestimmtes zu unterscheiden.

Heute gegen 12½ Uhr mittags erhielt die „Fram" einen zweiten heftigen Stoß, der noch stärker war als der, den wir in der Nacht erfahren hatten. Auch später zitterte es noch, ein Zeichen, daß eine Pressung hinten stattfand; man konnte aber des Sturmes wegen nichts hören. Diese Pressungen sind sehr merkwürdig; man sollte meinen, daß sie zunächst den Wind zur Ursache hätten. Sie treten aber immer ziemlich regelmäßig ein, obwol jetzt die Springflut noch nicht eingesetzt hat; als die Pressung vor einigen Tagen begann, hatten wir sogar beinahe taube Gezeiten. Vorher hatten wir am Donnerstag morgens um 9½ Uhr und wiederum 11½ Uhr Eispressungen gehabt, die so stark waren, daß Peder, der sich am Lothloch befand, wiederholt aufgesprungen war, in der Meinung, das Eis werde unter ihm bersten. Es ist dies höchst seltsam; nachdem wir so lange Ruhe gehabt haben, werden wir jetzt fast nervös, sobald die „Fram" solche Stöße erhält und alles wie bei einem heftigen Erdbeben zu zittern scheint.

Sonntag, 23. December. Der Wind ist noch immer unverändert und weht gleich frisch mit einer Geschwindigkeit bis zu 13 und 14 Meter in der Secunde.

Es herrscht Schneetreiben, und der Schnee fegt dermaßen daher, daß nichts zu unterscheiden ist und tiefe Dunkelheit herrscht. Hinten auf Deck liegen um das Steuerrad und an der Rehling hohe Schneehaufen, sodaß wir beim Andeckkommen eine echte Probe eines ark-

tischen Winters erhalten. Man schaudert und ist dankbar dafür, daß man nicht in solchem Wetter hinauszuziehen hat, sondern sich ins Zelt zurückziehen und durch die Luke in die warme Koje kriechen kann; allein bald wird vermuthlich die Reihe an uns kommen, selbst in solchem Wetter bei Tag und bei Nacht im Freien zu bleiben, ob wir wollen oder nicht.

Heute Morgen kam Pettersen, der in dieser Woche die Hunde zu überwachen hatte, in den Salon und fragte, ob jemand mit einer Flinte mit ihm aufs Eis gehen wolle, er sei sicher, es sei ein Bär dort. Peder und ich gingen mit, konnten aber nichts finden, auch hörten die Hunde, als wir erschienen, auf zu bellen und begannen miteinander zu spielen.

Darin hatte Peder aber recht: es war ein „fürchterliches Wetter"; es benahm einem fast den Athem, wenn man sich gegen den Wind richtete, und der Schneestaub drang in Mund und Nase. Das Schiff war nur in einer Entfernung von wenigen Schritten zu erkennen, sodaß es nicht rathsam war, sich weiter von ihm wegzubegeben. Dabei war es infolge der vorhandenen Schneewehen und Eishügel sehr schlecht zu gehen; bald stolperte man gegen einen Schneehaufen, bald fiel man in ein Loch. Rundherum war es stockfinster.

Das Barometer war stetig und tief gefallen, hatte endlich aber wieder ein wenig zu steigen begonnen und steht jetzt ungefähr auf 726 Millimeter. Das Thermometer beschreibt wie gewöhnlich die umgekehrte Curve; es stieg stetig, bis es nachmittags auf —21,8° C. stand, jetzt scheint es wieder etwas zu fallen, obwol der Wind sich noch genau in derselben Richtung hält. Er hat uns sicherlich eine tüchtige Strecke nach Norden versetzt, ganz gewiß weit über 83° hinaus.

Es hört sich ganz angenehm an, wenn der Wind oben durch die Takelung heult und rasselt. Ach, wenn man nicht wüßte, daß alle irdischen Freuden von kurzer Dauer sind!

Gegen Mitternacht kommt der Steuermann, der die Wache hat, nach unten und meldet, daß das Eis in der Nähe des Thermometerhauses, zwischen diesem und dem Lothloch, geborsten sei. Das ist derselbe Riß, der schon im Sommer entstanden ist und sich jetzt aufs neue geöffnet hat. Vermuthlich ist die ganze Scholle, auf der wir liegen, von der vor uns befindlichen Oeffnung bis zu derjenigen hinter uns gespalten. Der Thermograph und die übrigen Instrumente wurden aus dem Hause genommen, damit wir nicht Gefahr liefen, sie im Falle einer Eispressung zu verlieren. Sonst ist aber kaum etwas da, was in Gefahr gerathen könnte, da der Lothapparat sich in einiger Entfernung von der offenen Rinne auf der andern Seite derselben befindet. Das Einzige, was zurückgelassen wurde, ist der über dem Loche stehende Bock mit der eisernen Winde.

Donnerstag, 27. December. Wieder ist Weihnachten vorübergegangen, und noch immer sind wir so weit von der Heimat. Wie traurig ist es doch! Dessenungeachtet bin ich nicht melancholisch, eher möchte ich sagen, ich freue mich. Es ist mir, als ob ich auf etwas Großartiges warte, das noch im Schoße der Zukunft verborgen liegt. Nach den langen Stunden der Ungewißheit schaue ich jetzt das Ende der dunklen Nacht, und zweifle nicht daran, daß alles erfolgreich enden wird, daß die Reise nicht vergeblich gemacht ist und alle unsere Hoffnungen sich verwirklichen werden. Das Los eines Forschers ist vielleicht schwer und sein Leben, wie allgemein behauptet wird, voller Enttäuschungen. Aber es ist auch voll von schönen Augenblicken, wenn er den Triumph des menschlichen Willens und menschlicher Zuversicht erblickt und den Hafen des Glückes und des Friedens winken sieht.

Ich befinde mich augenblicklich in einer eigenthümlichen Gemüthsstimmung, einem Zustande der größten Unruhe. Schon während der letzten Tage habe ich mich nicht in der richtigen Laune zum Schreiben gefühlt; die Gedanken kommen und gehen und streben unermüdlich vorwärts. Ich kann mich selbst nicht begreifen. Allein

wer kann die Tiefen der Menschenseele ergründen? Das Gehirn ist eine verblüffende Maschinerie!

We are such stuff as dreams are made of...

Ist das wahr? Fast glaube ich es; ein Mikrokosmos aus dem unendlichen Traumstoff der Ewigkeit.

Dies ist das zweite Weihnachtsfest, das wir fern in der Einsamkeit der Nacht, im Reiche des Todes verbringen, nördlicher und tiefer darinnen als je zuvor. Es ist ein seltsames Gefühl dabei, und zu denken, daß es unser letztes Weihnachten an Bord der „Fram“ sein wird! Man wird fast traurig gestimmt, wenn man daran denkt. Das Schiff ist uns zur zweiten Heimat, es ist uns theuer geworden; unsere Gefährten werden vielleicht noch ein weiteres Weihnachtsfest, möglicherweise noch mehrere hier zubringen, aber ohne uns, die wir von ihnen in die Einsamkeit hinausziehen.

Das Weihnachtsfest verfloß uns diesmal ziemlich ruhig, aber sehr angenehm, und jeder schien sich wohl zu fühlen. Nicht zum wenigsten trug zu unserer Freude der Umstand bei, daß der Wind uns den 83. Grad als Weihnachtsgeschenk darbrachte. Unser Glück dauerte länger, als ich erwartet hatte; der Wind blieb auch am Montag und Dienstag frisch, schlief dann aber nach und nach ein und drehte sich nach Norden und Nordosten herum. Gestern und heute war Nordwestwind. Nun, wir müssen uns darein schicken, man kann nicht umhin, zu zeiten auch widrige Winde zu haben; wahrscheinlich wird es nicht lange dauern.

Der Weihnachtsabend wurde natürlich mit einem großen Festessen begangen. Die Tafel war in wirklich imposanter Weise mit Weihnachtskuchen geziert, wie z. B. mit Armen Rittern, Hirschhörnern, Honigkuchen, Makronen, Napfkuchen und andern kleinen Sachen, sowie Confect und dergleichen; viele Leute sind gewiß schlechter daran gewesen. Außerdem hatten Blessing und ich im Laufe des Tages im Schweiße unsers Angesichts gearbeitet, um einen „Polar-Champagner

83. Grad" herzustellen, der geradezu Sensation hervorrief. Jeder von uns glaubte allen Grund zu haben, darauf stolz zu sein, da der Champagner ein Product aus der edeln Traubenbeere des Polargebiets, der Moltebeere, war. Den andern schien der Champagner auch zu schmecken, und es wurde daher mancher Becher dieses edeln Getränks geleert. Dann wurden ganze Haufen illustrirter Bücher herbeigebracht; dazu Musik, Vorträge und Gesang sowie allgemeine Fröhlichkeit.

Am Weihnachtstage hatten wir natürlich ein besonders feines Diner und nach demselben Kaffee und an Bord hergestellten Curaçao, worauf Nordahl mit russischen Cigaretten erschien. Abends wurde eine Bowle mit Moltebeer-Punsch hereingebracht, die keineswegs unwillkommen zu sein schien. Mogstad spielte auf der Violine, was Pettersen dermaßen elektrisirte, daß er uns etwas vorsang und vortanzte. Er entwickelt in der That großes Talent zum Komiker und hat entschieden Anlage für das Ballet. Es ist erstaunlich, welche Vielseitigkeit er entfaltet: Maschinist, Schmied, Klempner, Koch, Ceremonienmeister, Hofkomiker und Tänzer, und schließlich ist er auch noch in der Eigenschaft als Barbier und Friseur erster Klasse aufgetreten. Abends war „großer Ball", zu welchem Mogstad aufspielen mußte, daß ihm der Schweiß von der Stirn lief; Hansen und ich hatten als Damen zu figuriren. Pettersen war unermüdlich; er verschwor sich hoch und heilig: wenn er bei seiner Rückkehr nach Hause noch ein paar Stiefel an den Füßen habe, wolle er tanzen, was die Sohlen hielten.

Tag für Tag wurden wir, während wir mit rasselndem Winde zuerst aus Südost und dann aus Ostsüdost und Ost vorwärts trieben, neugieriger, zu erfahren, wie weit wir gekommen seien; doch war beständig Schneesturm, oder der Himmel war bewölkt, sodaß wir keine Beobachtungen anstellen konnten.

Wir waren sämmtlich der Ansicht, daß wir eine tüchtige Strecke nach Norden gekommen sein müßten, aber wie weit über 83° hinaus, wußte niemand zu sagen.

Plötzlich rief Hansen heute Nachmittag, es seien über uns Sterne zu sehen. Wir waren alle in der höchsten Erwartung, aber als er herunterkam, hatte er nur einen Stern beobachtet, der jedoch dem Meridian so nahe stand, daß er daraus entnehmen konnte, daß wir jedenfalls nördlicher als 83° 20′ nördlicher Breite ständen, eine Mittheilung, die mit Freudenrufen aufgenommen wurde. Wenn wir noch nicht auf der höchsten nördlichen Breite waren, der je der Mensch nahe gekommen ist, so befanden wir uns jedenfalls nicht weit davon. Das war ja mehr, als wir erwartet hatten, und wir befanden uns daher in gehobenster Stimmung. Da gestern zweiter Weihnachtsfeiertag war, so hatten wir, zumal da auch Juell seinen Geburtstag feierte, natürlich ein ausgesuchtes Mittagsmahl, bestehend aus Ochsenschwanzsuppe, Schweinscotelettes, eingemachten Preiselbeeren, Blumenkohl, Fricandellen, Kartoffeln, eingemachten Johannisbeeren, sowie Torte und einem ganz wundervollen Marzipankuchen mit der Aufschrift: „Glædelig Jul“ (Fröhliche Weihnacht), vom Bäcker Hansen in Christiania; außerdem Malzextract. Wir können nicht darüber klagen, daß es uns schlecht geht.

Heute Morgen gegen 4 Uhr erhielt das Schiff einen heftigen Stoß, der alles erzittern machte; doch vernahmen wir kein Geräusch von Eispressungen. Etwa 5½ Uhr hörte ich in Zwischenpausen das Krachen und Knistern des Packeises, das in der offenen Rinne auf- und abwogte. Abends vernahmen wir ähnliche Geräusche, doch war das Eis sonst ruhig; der Spalt an der Backbordseite hatte sich wieder völlig dicht geschlossen.

Freitag, 28. December. Am Morgen ging ich hinaus, um mir den Riß an der Backbordseite anzusehen, der sich jetzt wieder dermaßen erweitert hat, daß er eine offene Rinne bildet. Natürlich folgten mir sämmtliche Hunde. Noch war ich nicht weit gekommen, als ich eine dunkle Gestalt vor mir verschwinden sah: es war „Pan“, der den hohen, steilen Rand des Eises hinabgerollt und ins Wasser gefallen war. Vergeblich quälte er sich ab, wieder herauszukommen;

rundherum war nichts als Schneeschlamm, der nirgends festen Fuß bot. Es war kaum ein Laut zu hören, nur hin und wieder ein schwaches knisterndes Geräusch. Ich beugte mich über den Rand des Eises, um mich ihm zu nähern, doch war es zu hoch, und ich wäre ihm beinahe kopfüber nachgestürzt. Was ich heraufzog, waren nur lose Eisstücke und Schneeklumpen. Ich rief daher nach einer Eisaxt, allein noch ehe sie mir gebracht werden konnte, war „Pan“ allein herausgeklettert. Um wieder warm zu werden, sprang er mit aller Macht auf der Scholle hin und her, gefolgt und umkreist von den laut bellenden übrigen Hunden, die damit offenbar ihrer Freude über seine Rettung Ausdruck geben wollten. Als er ins Wasser gefallen war, waren sie herbeigerannt und hatten mich winselnd angeblickt. Er that ihnen offenbar leid und sie wollten, daß ich ihm helfen solle; sie konnten nichts sehen, rannten aber immer am Rande auf und ab, bis er wieder heraus war. Zu andern Zeiten würden einige von ihnen vielleicht sehr bereit sein, ihn in Stücke zu zerreißen; so sind nun einmal wir Geschöpfe dieser Erde. „Pan“ durfte sich den ganzen Nachmittag im Salon trocknen.

Kurz vor 9½ Uhr abends erhielt das Schiff einen fürchterlichen Stoß. Ich ging hinaus, vermochte aber kein Geräusch von Eispressungen zu hören. Der Wind heulte in der Takelung dermaßen, daß es nicht leicht war, einen andern Ton zu unterscheiden. Um 10½ Uhr erfolgte ein zweiter Stoß; später fühlte man von Zeit zu Zeit Schwankungen im Schiffe, und gegen 11½ Uhr wurden die Stöße noch heftiger. Offenbar schob sich das Eis an irgendeiner Stelle in der Nähe zusammen. Ich war gerade im Begriff, mich anzuziehen und nachzusehen, als Mogstad meldete, daß sich vor dem Schiffe ein hoher, abscheulicher Hügel gebildet habe. Wir nahmen dann Laternen und gingen hin. 56 Schritt vor dem Bug erhob sich ein steiler Haufen, der sich an der offenen Rinne entlang erstreckte, wo eine fürchterliche Pressung stattfand. Das Eis rasselte und krachte und knirschte in der ganzen Länge der Rinne; der Lärm nahm ein wenig

ab, worauf es in regelmäßigen Pausen wie taktmäßig aufs neue zu tosen anfing. Es schien meist neugefrorenes Eis aus den offenen Rinnen zu sein, welches den Hügel gebildet hatte, doch sah man auch einige schwere Eisblöcke dazwischen. Es schob sich langsam, aber sicher vorwärts dem Schiffe zu, wo das Eis schon auf einer beträchtlichen Strecke nachgegeben hatte und noch immer nach und nach tiefer hinabgedrückt wurde. Die Scholle rund um das Schiff war nahe an demselben geborsten, und diejenige, in welcher wir eingebettet lagen, hatte sich zu verkleinern begonnen. Es würde uns nicht lieb sein, wenn jener Eishügel bis dicht unter den Bug der „Fram" käme, weil er dort bald Schaden anrichten würde. Obwol kaum Aussicht ist, daß er sich so weit vorwärts schieben wird, habe ich doch der Wache befohlen, scharf aufzupassen und mich sofort zu wecken, falls der Eishaufen sehr nahe kommen oder das Eis unter uns bersten sollte. Wahrscheinlich wird die Pressung, nachdem sie jetzt mehrere Stunden angehalten hat, bald aufhören. In der Nacht ³/₄1 Uhr fühlten wir wieder mehrere heftige Stöße auf der „Fram", auch vernahm ich, während ich in der Koje lag, das Getöse der Eispressungen trotz des Heulens des Windes in der Takelung.

Neuntes Kapitel.

Neujahr 1895.

Mittwoch, 2. Januar 1895. Nie zuvor habe ich mich bei Beginn des neuen Jahres in so seltsamer Stimmung befunden. Es muß uns jedenfalls einige wichtige Ereignisse bringen und wird möglicherweise eins der bemerkenswerthesten Jahre meines Lebens werden, möge es mich zum Siege oder zum Untergang führen. In dieser Eiswelt kommen und gehen die Jahre unbemerkt, und wir haben ebenso wenig Kenntniß davon, was sie der Menschheit gebracht haben, als wir wissen, was die kommenden Jahre uns bringen werden. In dieser schweigsamen Natur ereignet sich nichts; alles ist in Dunkelheit gehüllt, nur die Sterne funkeln in unermeßlichen Fernen durch die kalte Nacht, und das Nordlicht erglänzt in flackerndem Scheine. Die „Fram“ ist gerade noch undeutlich wahrzunehmen; die schwarzen Masten ragen aus der dunkeln Einöde zum Lichtgewimmel der Sterne empor. Wie ein unsichtbarer Punkt liegt das Schiff da, verloren in dem unendlich weiten Reiche des Todes. Nichtsdestoweniger ist unter seinem Deck ein behagliches und geliebtes Heim für dreizehn Männer, die sich durch die Majestät jenes Reiches nicht schrecken lassen. Da drinnen pulsirt frisches Leben, während draußen ringsum bis in weite Ferne nichts als Tod und Schweigen herrscht, das nur hin und wieder in langen Zwischenpausen durch das heftige Getöse des Eises unterbrochen wird, wenn es in gigantischen Massen auf- und abwogt. In dieser tiefen Stille klingt es wie eine Drohung;

man fühlt, dämonische Mächte sind in der Nähe, die Riesen der arktischen Regionen, mit denen wir vielleicht jeden Augenblick einen tödlichen Kampf zu führen haben werden. Wir fürchten sie aber nicht.

Oft denke ich an Shakespeare's Viola, welche klagte und mit melancholischer Geduld auf einem Marmor-Postament saß. Könnten wir nicht diese „Geduld auf dem Marmor" darstellen, die wir hier auf dem Eise sitzen und die Jahre vorüber rollen lassen und warten, daß unsere Zeit kommen soll? Ich könnte ein solches Monument wol entwerfen.

Es würde ein einsamer Mann sein, in zottigem Wolfsfell-Gewande, überall mit Reif bedeckt, der auf einem Eishügel sitzt, über die endlosen schweren Eismassen hinweg in die Dunkelheit hinausstarrt und die Wiederkehr des Tageslichts und des Frühlings erwartet.

In der Freitagnacht nach 1 Uhr war kein Eisdruck mehr bemerkbar, gestern Abend fing er aber plötzlich wieder an. Zuerst hörte ich draußen ein rumpelndes Geräusch, und aus der Takelung fiel Schnee auf das Deck des Zeltdachs, wo ich saß und las; es klang mir wie eine Eispressung. Dann erhielt die „Fram" einen so heftigen Stoß, wie wir ihn seit letztem Winter nicht verspürt hatten, sodaß ich auf der Kiste, auf der ich saß, hin- und hergeschaukelt wurde. Da das Schütteln und Rumpeln anhielt, ging ich hinaus. Im Westen und Nordwesten erscholl lautes Getöse des sich zusammenschiebenden Eises, das ein paar Stunden gleichmäßig anhielt. Soll das der Gruß des Eises zum neuen Jahre sein?

Wir verbrachten den Sylvesterabend behaglich bei Moltebeer-Punsch, Pfeifen und Cigaretten, und ich brauche wol nicht zu erwähnen, daß wir Kuchen und dergleichen in Ueberfluß hatten. Wir sprachen von dem alten und dem neuen Jahre, sowie von zukünftigen Tagen. Harmonium und Violine wurden gespielt. Mitternacht kam heran. Blessing holte aus seinem anscheinend unerschöpflichen Lager eine Flasche echten Linien-Aquavit hervor, und in diesem norwegischen

Liqueur tranken wir das alte Jahr zu Ende und in das neue Jahr hinein.

Selbstverständlich drängte sich uns beim Jahreswechsel mancher Gedanke auf, da es der zweite, den wir an Bord der „Fram" erlebten und aller Wahrscheinlichkeit der letzte war, den wir zusammen verleben würden. Natürlich dankten wir uns gegenseitig für Freundschaft und gute Kameradschaft; wol kein einziger unter uns hatte gedacht, daß die Zeit hier so gut hingehen würde. Sverdrup sprach den Wunsch aus, daß die Reise, die Johansen und ich im kommenden Jahre zu unternehmen im Begriff ständen, in jeder Beziehung glücklich und erfolgreich sein möge. Und dann tranken wir auf Gesundheit und Wohlergehen derjenigen, welche im kommenden Jahre an Bord der „Fram" zurückbleiben würden, da es sich so treffe, daß wir gerade beim Jahreswechsel im Begriff ständen, uns zu trennen. Derselbe Wind, der in der Takelung über uns pfeife, treibe uns nicht nur in unbekannte Regionen, sondern bringe uns auch in höhere Breiten, als je der Fuß eines Menschen betreten habe. Wir fühlten, daß das jetzt beginnende Jahr den Wendepunkt für die Expedition bringen werde, wo die reichste Ausbeute nahe sein werde. Möchte doch dieses Jahr sich als ein recht gutes für die Leute an Bord der „Fram" erweisen, damit sie vorwärts dringe und ihre Aufgabe erfülle, wie sie es bisher gethan habe; dann könne keiner von uns daran zweifeln, daß die Besatzung ihrer Aufgabe gewachsen sei.

Der Neujahrstag führt sich mit demselben Winde, denselben Sternen und derselben Dunkelheit wie bisher ein. Selbst um Mittag kann man kaum die geringste Dämmerung im Süden wahrnehmen. Gestern glaubte ich, eine Spur davon entdeckt zu haben; ein schwacher Lichtschimmer dehnte sich über den Himmel aus, war aber von gelblichweißer Farbe und ragte auch zu hoch empor, sodaß ich eigentlich geneigt bin, diese Erscheinung für ein Nordlicht zu halten. Auch heute sieht der Himmel in der Nähe des Horizonts etwas heller aus, doch kann das kaum etwas anderes sein als der Schimmer

des Nordlichts, das sich dicht über den Nebelbänken am Horizont rings um den Himmel ausdehnt und am stärksten am Rande ist. Ganz ähnliche Lichter können zu andern Zeiten und an andern Stellen des Horizonts beobachtet werden. Die Luft war gestern besonders klar; der Horizont ist aber stets etwas nebelig oder dunstig. Während der Nacht hatten wir ungewöhnlich starkes Nordlicht; in raschen Wendungen schossen wogenartige Lichtstreifen über den südlichen Himmel und näherten sich fast dem Zenith, und quer über jenen Streifen sah man eine Zeit lang ein Band mit einer prächtigen Krone, deren Reflex wie Mondlicht auf dem Eise lag. Der Himmel hatte zur Feier des neuen Jahres seine Fackel angezündet — ein feenhafter Tanz blitzender Lichtstrahlen in der Nacht. Oft kommt mir der Gedanke, daß das Nordlicht ein Bild des nordischen Menschen selbst ist. Dieser Contrast! Diese schwerlastende, schweigsame Natur mit all ihrer erstarrenden Kälte! Dieser Tanz der zitternden Lichtstrahlen, weist er nicht auf den ungestümen, sprungartigen Tanz des Nordländers hin? Seine wilden Gebirgsweisen, sind sie nicht die Strahlen des Nordlichts in seiner Seele, der Asgardsreigen der Geisteskraft tief, tief unter der Hülle des Eises? Da dämmert Leben in der schlummernden Nacht; wenn es doch nur über die Eisflächen hinaus in die Welt hineinreichen wollte. Und nun stellt 1895 sich ein:

> Drehe, Fortuna, dein Rad, lasse dem Schicksal den Lauf;
> Was du uns mögest bescher'n, uns regt's nicht sonderlich auf,
> Sei es nun Regen und Wind, sei's, daß die Sonne uns scheint.
> Ob du ein lächelnd Gesicht uns zeigst oder ob du als Feind
> Uns mit dem Schlimmsten bedräu'st, nimmer ficht beides uns an,
> Denn seines Glückes ureigenster Schmied war stets noch der Mann.

Donnerstag, 3. Januar. Ein Tag der Unruhe, ein veränderungsreiches Leben trotz all seiner Einförmigkeit; gestern noch Pläne für die Zukunft und heute möglicherweise ohne ein Dach über dem Haupte, verlassen auf dem Eise!

Um $4^1/_2$ Uhr trat heute Morgen eine neue Eispressung in der offenen Rinne hinter dem Schiffe ein, und um 5 Uhr begann eine solche in der Rinne an der Backbordseite. Gegen 8 Uhr wachte ich auf und hörte ein Knirschen und Krachen des Eises, als ob wieder eine Pressung eintreten würde. Ein leichtes Zittern ging durch die ganze „Fram“, und man vernahm Krachen. Als ich an Deck kam, war ich nicht wenig überrascht, an der ganzen Rinne an der Backbordseite entlang, kaum dreißig Schritt von der „Fram“ entfernt, einen großen Eiswall zu sehen, während die Risse an dieser Seite bis achtzehn Schritt von uns reichten. Alle losen Gegenstände, die an dieser Seite auf dem Eise lagen, wurden an Bord gebracht, die Bretter und Planken, die während des Sommers die Hütte der Meteorologen gestützt hatten, sowie das Gehäuse für die Instrumente wurden in Stücke zerlegt, weil wir nichts davon verlieren durften; dagegen war die Lothleine, welche wir mit dem Sacknetz in dem Lothloch gelassen hatten, in die Tiefe gerissen worden. Als ich kurz vor Mittag wieder an Bord gekommen war, hatte das Eis plötzlich aufs neue begonnen sich zusammenzuschieben. Ich ging hinaus, um zuzusehen. Die Pressung fand wieder in der Rinne an der Backbordseite statt, wo der Wall infolge des starken Druckes allmählich näher herangeschoben wurde. Etwas später ging Sverdrup an Deck, doch kam er gleich darauf zurück und berichtete, daß der Eiswall rasch auf uns zukomme; er brauche ein paar Mann, die mitkommen und helfen sollten, den Schlitten mit dem Lothapparat zu beladen und nach der Steuerbordseite herumzubringen, da das Eis in der Nähe geborsten sei. Der Eiswall kommt uns in besorgnißerregender Weise nahe, und wenn er uns erreichen sollte, ehe das Schiff sich von dem Eise losgebrochen hat, dann kann die Sache sehr unangenehm werden. Das Schiff hat jetzt eine stärkere Neigung nach Backbord als je vorher.

Im Laufe des Nachmittags wurden verschiedene Vorbereitungen getroffen, um das Schiff zu verlassen, wenn das Schlimmste eintreten

sollte. Alle Schlitten wurden an Deck bereit gestellt und die Kajaks klar gemacht, während 25 Kisten mit Hundekuchen an der Steuerbordseite auf dem Eise niedergelassen und 19 Kisten mit Brot aus dem Raume geholt und nach vorn gebracht wurden; auch vier Blechkannen mit zusammen 200 Liter Petroleum wurden an Deck geschafft. Zehn kleinere Blechkannen waren schon vorher mit 100 Litern „Schneeflocken"-Petroleum gefüllt und mit mehrern Gefäßen mit Gasöl an Deck gebracht worden. Als wir beim Abendessen saßen, vernahmen wir dasselbe Knirschen und Knistern des Eises, das immer näher kam. Schließlich hörten wir es gerade unter der Stelle, wo wir saßen, plötzlich krachen. Ich stürzte nach oben. Es fand eine Pressung in einer etwas entferntern Rinne, fast querab von unserer Steuerbordseite, statt. Ich ging daher wieder hinab und setzte meine Mahlzeit fort. Bald nachher kam Peder, der auf das Eis hinausgegangen war, und sagte, wie gewöhnlich lachend: „Das Bersten ist gerade nicht übermäßig nett." Das Eis sei keine Schlittenlänge von den Kisten mit Hundekuchen geborsten, und der Riß dehne sich bis hinter die „Fram" aus. Als ich hinausging, fand ich, daß der Riß wirklich sehr bedeutend war; die Kisten mit Hundefutter wurden daher der größern Sicherheit wegen etwas weiter nach vorn gebracht. Rund um das Schiff fanden wir auch mehrere kleinere Risse. Ich begab mich dann wieder hinunter, zündete mir eine Pfeife an und plauderte gemüthlich mit Sverdrup. Nachdem wir eine Zeit lang beisammengesessen hatten, begann das Eis aufs neue zu bersten und zu pressen, und wenn ich auch nicht glaubte, daß der Lärm stärker sei als gewöhnlich, so fragte ich doch die andern, die im Salon Halma spielten, ob jemand an Deck sei, wenn nicht, möge einer von ihnen so freundlich sein und nachsehen, wo das Eis sich zusammenschiebe. Gleich darauf hörte ich oben eilige Schritte: es war Nordahl, der meldete, die Pressung sei an der Backbordseite; es wäre am besten, wenn jemand an Deck bliebe. Peder und ich sprangen sofort hinauf, und mehrere der andern kamen uns nach. Als ich die Leiter hinunter-

kletterte, rief mir Peder von oben zu: „Wir müssen die Hunde herauslassen; sehen Sie, da steht schon Wasser auf dem Eise!“

Es war hohe Zeit, daß wir kamen, da das Wasser schon in den Hundestall strömte und dort bereits hoch stand. Peder watete bis zu den Knien im Wasser und stieß die Thür auf. Die meisten Hunde stürzten heraus und rannten umher, daß das Wasser aufspritzte, während einige sich furchtsam bis in die innersten Winkel verkrochen und herausgezogen werden mußten, obwol das Wasser ihnen schon hoch an den Beinen hinaufreichte. Die armen Thiere! Es muß ihnen jämmerlich genug zu Muthe gewesen sein bei dem Bewußtsein, daß sie in einen solchen Raum eingeschlossen waren, während das Wasser stetig an ihnen emporstieg; trotzdem machten sie aber nicht mehr Lärm als gewöhnlich.

Nachdem die Hunde in Sicherheit gebracht waren, ging ich um die „Fram“ herum, um zu sehen, was sonst noch passirt sei.

Das Eis war an dem Schiffe entlang bis vorn in die Nähe des Steuerbordbugs geborsten, und aus diesem Riß war das Wasser nach der Backbordseite geströmt, wo die Scholle durch das Gewicht der sich stetig auf uns zuschiebenden Eishügel niedergedrückt war. Der Spalt war gerade unter der Feldschmiede durch gegangen, welche dadurch in Gefahr kam und daher auf einen Schlitten gesetzt und nach dem Großen Hügel an Steuerbord querab vom Heck geschafft wurde. Nach demselben Platze brachten wir auch 11 Kisten mit Pemmikan sowie die Kisten mit Hundekuchen und 19 Kisten mit Brot. Wir haben jetzt also dort ein vollständiges Depot liegen, hoffentlich in völliger Sicherheit, da das Eis so dick ist, daß es vermuthlich nicht nachgeben wird. Das hat Leben unter die Leute gebracht; sie sind sämmtlich an Deck gekommen. Nachdem wir noch weitere vier Blechkannen mit Petroleum heraufgeholt hatten, machten wir uns an die Arbeit und brachten 21 Kisten mit Brot und einen weitern Vorrath von Pemmikan sowie Mehl, Chocolade, Butter, „Bril“-Proviant, Suppentafeln u. s. w., nach unserer Berechnung für

200 Tage, aus dem Raum auf Deck zur weitern Fortschaffung; auch wurden Zelte, Kochapparat und dergleichen bereit gemacht, sodaß jetzt alles oben in Ordnung war und wir uns ruhig zum Schlafen niederlegen konnten. Doch war es nach Mitternacht geworden, ehe wir fertig waren.

Ich hoffe noch immer, daß alles blinder Lärm gewesen ist und wir keine Gelegenheit zum Verbrauch dieser Vorräthe haben werden; dessenungeachtet ist es unsere Pflicht, alles in Bereitschaft zu haben für den Fall, daß das Unerwartete eintreten sollte. Außerdem wurde der Wache dringend eingeschärft, auf die Hunde auf dem Eise zu achten und scharf aufzupassen, falls das Eis unter unsern Kisten bersten oder die Eispressung aufs neue beginnen sollte. Wenn irgendetwas passire, sollten sofort alle geweckt werden, lieber zu früh als zu spät.

Während ich hier noch sitze und schreibe, höre ich das Knirschen und Krachen draußen wieder beginnen; es finden also noch immer Eispressungen statt. Alle sind in bester Stimmung, und es scheint fast, als ob sie dies als eine angenehme Unterbrechung der Einförmigkeit unsers Daseins betrachten. Nun, es ist 1½ Uhr; ich glaube, ich lege mich lieber in die Koje; ich bin müde, und der Himmel mag wissen, wie bald ich wieder geweckt werde.

Freitag, 4. Januar. Während der Nacht verhielt sich das Eis ruhig, aber den ganzen Tag über hat es mit Intervallen wieder gekracht und sich zusammengeschoben; heute Abend ist es wiederholt geborsten, und gegen 9 Uhr und später konnte man viele Eispressungen beobachten. Eine Zeit lang traten diese ganz leicht in regelmäßigen Zwischenräumen ein, zuweilen mit einem plötzlichen Stoß und mit ordentlichem Getöse; darauf nahmen sie wieder ab, um dann aufs neue zu tosen. Inzwischen wird der Wall immer höher und rückt uns gerade auf den Leib, langsam, wenn die Pressung nur mit Zwischenpausen kommt, schneller, wenn der Andrang längere Zeit anhält. Man kann den Eishaufen thatsächlich näher



Die „Fram“ nach der Eispressung (10. Januar 1895).

und näher herankriechen sehen; jetzt, um 1 Uhr, ist er nur wenige, kaum fünf Schritt von dem Schneehügel in der Nähe der Bugpforten entfernt. Von dort bis zum Schiffe sind es kaum mehr als 3 Meter, sodaß es nicht mehr lange dauern wird, bis der Eiswall uns erreicht. Inzwischen fährt das Eis fort sich zu spalten, während die solide Masse, in welcher wir eingebettet liegen, an Steuerbord wie an Backbord immer kleiner wird. Mehrere Risse reichen bis an die „Fram" heran. Da das Eis unter dem Gewichte des Hügels an der Backbordseite sich senkt und die „Fram" größere Neigung dort hinüber bekommt, so strömt mehr Wasser über das neue Eis, welches sich auf dem gestern ausgetretenen Wasser gebildet hat. Dies heißt beinahe Zoll für Zoll sterben.

Langsam, aber sicher rückt der unheilbringende Wall heran, der aussieht, als ob er direkt über die Rehling zu gehen beabsichtige. Aber wenn die „Fram" uns nur den Gefallen thun und sich aus dem Eis befreien wollte, dann bin ich gar nicht bange, daß dies noch gut ausgehen wird; freilich sieht es sich augenblicklich recht häßlich an. Wir werden vermuthlich noch einen recht harten Kampf haben, ehe sie sich losbrechen kann, wenn sie das nicht sofort thut.

Ich ging dann hin und schaute mir den Hügel an. Wie sicher er fortschreitet! Ich betrachtete auch die Risse im Eise, wie sie sich um das Schiff herum bildeten und ausdehnten; ich hörte zu, wie es im Eise unter meinen Füßen krachte und knisterte, und hatte wenig Lust, meine Koje aufzusuchen, ehe ich die „Fram" nicht ganz vom Eise befreit gesehen hätte. Während ich hier noch sitze, höre ich, wie das Eis einen neuen Angriff unternimmt und lärmt und preßt, woraus ich erkenne, daß der Eiswall immer näher kommt. Es findet auch eine merkbare Eispressung statt, die anscheinend nie wieder aufhören will. Ich glaube nicht, daß wir noch mehr thun können. Alles ist bereit, das Schiff zu verlassen, wenn es nöthig sein sollte. Heute wurden die Kleidungsstücke u. s. w. hinaufgebracht und für einen jeden in Säcken zur Fortschaffung bereit gelegt.

Es ist nach 1 Uhr, und ich glaube daher, das Vernünftigste, was ich thun kann, ist, mich hinzulegen und zu schlafen.

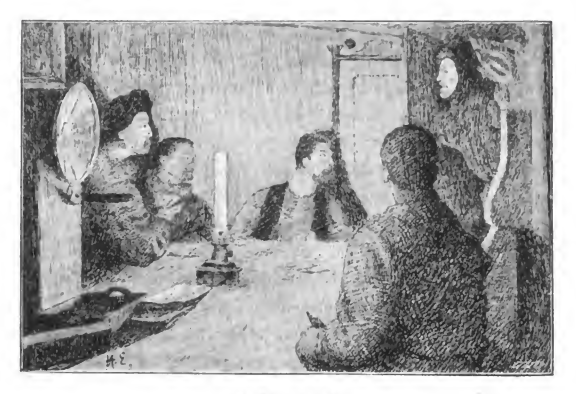
Die Wache hat Ordre, mich zu wecken, sobald der Eiswall sich der „Fram" nähert. Ein Glück, daß wir jetzt Mondschein haben, sodaß wir wenigstens von allen diesen Greueln etwas sehen.

Vorgestern erblickten wir den Mond zum ersten mal über dem Horizont, gestern schien er eine Zeit lang, und jetzt haben wir ihn Tag und Nacht. Eine höchst günstige Lage der Dinge. Es ist gleich 2 Uhr, ich muß jetzt schlafen. Ich höre, der Eisdruck ist wieder stärker geworden.

Sonnabend, 5. Januar. Ich habe gut geschlafen und bin nur einmal aufgewacht; ich horchte dann auf das Knirschen und Schieben und Krachen des Eises, bis ich wieder einschlief. Um 5½ Uhr morgens wurde ich von Sverdrup geweckt, der mir berichtete, daß der Eiswall jetzt die „Fram" erreicht habe und heftig gegen uns andränge, sowie daß das Eis bis zur Rehling hinaufrage.

Ich blieb darüber nicht sehr lange im Zweifel, denn ich hatte noch kaum die Augen geöffnet, als ich es draußen im Eise donnern und krachen hörte, als ob der Tag des Jüngsten Gerichts gekommen sei. Ich sprang auf. Es blieb nichts weiter übrig, als die ganze Mannschaft zu wecken, allen noch übrigen Proviant auf das Eis zu schaffen und dann unsere Pelze und sonstigen Ausrüstungsgegenstände an Deck zu bringen, sodaß sie im Nothfalle jeden Augenblick über Bord geworfen werden konnten. Damit ging der Tag hin, doch blieb das Eis ruhig. Zuletzt wurde auch das Petroleumboot, das in den Davits an der Backbordseite hing, herabgelassen und nach dem Großen Hügel geschleppt. Gegen 8 Uhr abends, als wir glaubten, daß die Eispressung nachgelassen habe, begann das Donnern und Krachen noch ärger als je vorher. Als ich nach oben eilte, stürzten mittschiffs große Massen Schnee und Eis hoch über die Rehling und das Zelt. Doch Peder, der ebenfalls heraufkam, ergriff eine Schaufel und rannte vorn aus dem Zelt

nach dem Vorderende des Halbdecks, wo er das Eis fleißig wegzuschaufeln begann. Ich folgte ihm, um mich selbst von der Sachlage zu überzeugen. Ich sah mehr, als mir lieb war. Es war hoffnungslos, gegen einen solchen Feind mit der Schaufel zu kämpfen, und ich rief daher Peder zu, zurückzukommen, und sagte: „Wir wollen lieber alles auf das Eis bringen." Kaum hatte ich ausgesprochen, als das Eis mit erneuter Kraft heranschob und donnerte und krachte.



Alle Mann an Deck!

Peder bemerkte darauf: „Da hätte mich bald mitsammt der Schaufel der Teufel geholt", wobei er sich vor Lachen ausschütten wollte. Ich stürzte zurück nach dem Deck und begegnete unterwegs Mogstad, der ebenfalls mit einer Schaufel in der Hand herbeieilte, von mir aber zurückgeschickt wurde. Als ich dann nach vorn unter das Zeltdach zur Treppe lief, sah ich, wie ersteres sich unter dem Gewicht der Eismassen herunterbog und diese darüber hin fielen und über die Rehling stürzten. Es waren solche Mengen, daß ich jeden Augenblick zu sehen erwartete, wie das Eis hereinbrechen und den Eingang versperren würde. Als

ich nach unten kam, rief ich alle Mann an Deck, sagte ihnen aber, daß sie nicht durch die Thür an der Backbordseite, sondern durch den Kartenraum und an der Steuerbordseite hinausgehen sollten. Zunächst mußten alle Säcke aus dem Salon hinaufgeschafft werden, und dann hatten wir diejenigen, welche an Deck lagen, in Sicherheit zu bringen. Denn ich befürchtete, es könnte, wenn die Thür an der Backbordseite nicht geschlossen gehalten würde, das Eis, falls es durch das Zelt brechen sollte, über das Deck und durch die Thür dringen, den Durchgang füllen, die Treppe hinabstürzen und uns wie in einer Mausefalle einschließen. Allerdings war der Durchgang vom Maschinenraum nach oben für diesen Nothfall freigemacht worden, allein dieses Loch war zu eng, um mit den schweren Säcken durchzukommen, auch war nicht zu sagen, wie lange dieser Weg offen bleiben würde, sobald das Eis uns erst einmal ordentlich angriff. Ich sprang wieder hinauf, um die Hunde loszumachen, die wir in „Castle Garden", einem Stall an Deck an der Backbord-Rehling, eingeschlossen gehalten hatten. Sie winselten und heulten ganz kläglich unter dem Zelt, da die Schneemassen dasselbe jeden Augenblick zu sprengen und die Hunde lebendig unter sich zu begraben drohten. Ich schnitt die Befestigungen mit einem Messer durch und riß die Thür auf, worauf die meisten von ihnen in voller Jagd an der Steuerbordseite herausstürmten. Inzwischen hatten die Leute mit dem Heraufschaffen der Säcke begonnen.

Es war unnöthig, sie zur Eile anzutreiben; das besorgte das Eis, das sich so gegen die Schiffsseiten preßte, daß ich glaubte, es sei alles aus. Es war in der Dunkelheit ein fürchterliches Durcheinander, und um allem die Krone aufzusetzen, hatte der Steuermann in der Eile die Lampen ausgehen lassen. Ich mußte nochmals hinuntergehen, um etwas über die Füße zu ziehen, da meine finnischen Schuhe in der Kajüte zum Trocknen hingen. Als ich hinunterkam, hatte die Eispressung ihren Höhepunkt erreicht; die Balken des Halbdecks krachten über mir, daß ich glaubte, sie würden auf mich herabstürzen.

Bald waren der Salon und die Kabinen von den Säcken geleert, und ebenso auch das Deck, worauf wir uns daran machten, die Sachen auf dem Eise weiter zu schleppen. Dieses brüllte und krachte mit solcher Gewalt gegen die Schiffsseiten, daß wir kaum unser eigenes Wort verstehen konnten. Doch unsere Arbeit wickelte sich rasch ab, und nach kurzer Zeit war das ganze Gepäck in Sicherheit gebracht.

Während wir die Säcke schleppten, hatte das Pressen des Eises endlich aufgehört, worauf alles wieder so ruhig war wie zuvor.

Aber welch ein Anblick! Die Backbordseite der „Fram“ war vollständig unter Schnee begraben; das Einzige, was man sehen konnte, war das aus demselben hervorragende Zeltdach. Hätte das Petroleumboot noch in den Davits gehangen, wie ein paar Stunden vorher, es würde kaum der Vernichtung entgangen sein. Die Davits waren völlig von Eis und Schnee bedeckt. Ein merkwürdiges Boot! Feuer und Wasser haben sich dagegen als machtlos erwiesen; es ist unversehrt aus dem Eis herausgekommen und liegt jetzt mit dem Kiel nach oben auf der Scholle. Es hat bisjetzt ein stürmisches Dasein geführt und beständig Unfälle gehabt; ich bin neugierig, was ihm demnächst beschieden sein wird.

Es war, wie ich zugeben muß, eine höchst aufregende Scene, als die Situation am schlimmsten war und wir es für dringend nothwendig hielten, die Säcke mit größtmöglicher Geschwindigkeit aus dem Salon heraufzuschaffen. Wie mir Sverdrup jetzt erzählt, war er gerade im Begriff gewesen, ein Bad zu nehmen, und hatte nackt, wie ihn Gott erschaffen, dagestanden, als er mich alle Mann an Deck rufen hörte. Da dies noch nie vorgekommen war, hatte er begriffen, daß etwas Ernstliches vorgehe, und war schleunigst in die Kleider gefahren. Auch Amundsen hatte sich gedacht, daß etwas nicht in Ordnung sei. Er war der erste, der mit seinem Sack nach oben kam; in der Verwirrung hatte er aber den von mir gegebenen Befehl, durch die Steuerbordthüre hinauszugehen, nicht verstanden oder

vergessen, hatte sich daher an der Backbordseite entlang getappt und war in der Dunkelheit über den Rand des Halbdecks hinabgestürzt. „Nun, das schadete nichts“, meinte er, „an dergleichen bin ich schon gewöhnt.“ Als er sich aber von dem Fall wieder etwas erholt hatte und noch auf dem Rücken lag, wagte er es nicht, sich zu erheben, denn es schien ihm, als ob das Zelt mit allem auf ihn herabstürzen wollte, und es donnerte und krachte gegen die Rehling und den Rumpf, als ob der letzte Tag für die „Fram“ gekommen sei. Da begriff er endlich, weshalb er auf der Steuerbord- und nicht auf der Backbordseite hätte hinausgehen sollen.

Alles, von dem man denken konnte, daß es uns möglicherweise von Nutzen sein würde, wurde herausgeschafft. Den Steuermann sahen wir einen großen Kleidersack wegschleppen sowie ein schweres Bündel Becher, die an der Außenseite des Sackes befestigt waren.

Später lief er mit allen möglichen Dingen umher, mit Fausthandschuhen, Messern, Bechern u. s. w., die an seinen Kleidern befestigt waren und an seinem Körper herabhingen, sodaß man das klappernde Geräusch schon aus der Ferne hören konnte.

Abends begannen alle, ihren Vorrath an Kuchen, Confect und dergleichen aufzuessen; auch rauchten sie Taback und genossen das Leben in der aufgeräumtesten Stimmung. Offenbar meinten sie, es sei nicht sicher, wann sie wieder so gute Zeiten an Bord der „Fram“ haben würden, und hielten es daher für besser, die Gelegenheit zu benutzen. Wir befinden uns jetzt auf Kriegsfuß in einem leeren Nest. Jeder schläft in voller Ausrüstung, die nothwendigsten Gegenstände neben sich oder gleich an sich angebunden. Ich habe die Tagebücher und Journale in Blechkisten auf den Boden gestellt, sodaß ich mich nur zu bücken und sie zu fassen habe, wenn ich hinausspringe.

Zur Vorsicht haben wir den Durchgang an der Steuerbordseite, der als Bibliothek benutzt wurde und deshalb geschlossen war, wieder aufgesprengt und halten jetzt alle Thüren offen, sodaß wir stets die Gewißheit haben, hinauszukönnen, selbst wenn irgendetwas brechen

sollte. Wir möchten nicht gern, daß der Eisdruck uns die Thüren verschließe, indem er die Thürpfosten zusammendrückt. Die „Fram“ ist unstreitig ein starkes Schiff. Wir haben einen mächtigen Eiswall an unserer Backbordseite, und es ist jetzt gerade die Zeit der Eispressungen. Das Schiff legte sich mehr auf die Seite als je, fast 7°, aber nach dem letzten Eisdruck, den es auszuhalten hatte, hat es sich wieder ein wenig gehoben, sodaß es sich vom Eise losgebrochen haben muß und sich aufzurichten begonnen hat; jetzt ist ohne Zweifel alle Gefahr vorüber. Die ganze Geschichte wird als „Viel Geschrei und wenig Wolle“ enden.

Sonntag, 6. Januar. Ein ruhiger Tag; seit gestern Abend keine Eispressungen. Die meisten von uns schliefen gut bis in den Vormittag hinein. Am Nachmittag sind sie sämmtlich sehr eifrig beschäftigt gewesen, die „Fram“ wieder aus dem Eise auszugraben; wir haben schon die Rehling von hinten bis zum Halbdeck freigemacht, doch ist ein beträchtlicher Haufen auch auf das Zeltdach gefallen. Das Eis reichte über die zweite Webeleine der Fockwanten, volle 2 Meter über die Rehling. Unbegreiflich ist, daß das Zelt den Druck ausgehalten hat.

Heute Nachmittag nahm Hansen eine Meridianhöhe, die 83° 34′ nördlicher Breite ergab. Hurrah! Wir kommen gut nach Norden weiter, 13 Minuten seit Montag, und sind jetzt auf der nördlichsten Breite, die je erreicht worden ist. Ich brauche wol nicht zu erwähnen, daß diese Gelegenheit bei einer Bowle, eingemachten Früchten, Kuchen und Cigarren vom Doctor gehörig gefeiert wurde.

Gestern Abend rannten wir mit unsern Säcken um das Leben, heute trinken wir Punsch und schmausen: das sind die Wechselfälle des Schicksals. All das Getöse des Eises während der letzten Tage war vielleicht nur ein Salut zur Feier der Erreichung einer so hohen Breite! Dann muß man zugeben, daß das Eis uns nach Möglichkeit Ehre angethan hat. Nun, es macht nichts; mag es krachen, wenn wir nur nordwärts weiter kommen. Die „Fram“ hält es jetzt sicher

aus; sie ist vorn um 30 Centimeter, hinten um etwa 15 Centimeter weniger belastet und sogar ein wenig zurückgegangen. Wir können nicht einmal eine einzige Rehlingsstütze finden, die sich gelockert hätte; aber trotzdem werden heute Abend alle Mann in voller Ausrüstung sich schlafen legen, bereit, aufs Eis zu flüchten.

Montag, 7. Januar. Im Laufe des Tages fand gelegentlich etwas Eispressung statt, sie war jedoch nur von kurzer Dauer; dann war wieder alles ruhig. Offenbar hat das Eis sich noch nicht wieder gesetzt, und wir haben daher von unserm Freunde an der Backbordseite noch mehr zu erwarten, sodaß ich ihn ganz gern gegen einen bessern Nachbar vertauschte.

Es scheint, als ob der Eisdruck seine Richtung geändert hätte, seitdem der Wind nach Südost herumgegangen ist. Er beschränkt sich jetzt auf das Eis von vorn bis hinten leewärts vom Winde, während der Eiswall an der Backbordseite, der fast luvwärts liegt, sich ziemlich ruhig verhalten hat.

Alles hat ein Ende, sagte der Junge, als er die Ruthe bekommen sollte; vielleicht sind die Eispressungen jetzt zu Ende, vielleicht auch nicht; das eine ist ebenso wahrscheinlich wie das andere.

Heute wird die Arbeit des Ausgrabens der „Fram“ fortgesetzt; jedenfalls wollen wir die Rehling vom Eise freimachen. Das Schiff bietet im Mondschein einen höchst imposanten Anblick. So sehr man sich auch seiner eigenen Kraft bewußt sein mag, kann man doch nicht umhin, einen Gegner zu achten, der über solche Gewalt verfügt und in wenigen Augenblicken so mächtige Kriegsmaschinen in Bewegung setzen kann. Wahrscheinlich soll das Eis irgendeinen Sturmbock darstellen. Aber die „Fram“ ist ihm gewachsen; kein anderes Schiff würde indeß einem solchen Angriff haben standhalten können. In weniger als einer Stunde kann das Eis eine Mauer neben und über uns aufbauen, aus der herauszukommen uns einen Monat und vielleicht noch mehr Zeit kosten würde.

Es ist etwas Gigantisches daran; es ist wie ein Kampf zwischen



Die „Fram" im Mondschein nach der großen Eispressung im Januar 1895.

Zwergen und einem Riesen, in welchem die Zwerge zur Schlauheit und List ihre Zuflucht nehmen müssen, um aus den Händen des Gegners zu entkommen, der selten seinen Griff lockert. Die „Fram“ ist das Schiff, das die Zwerge mit all ihrer Schlauheit gezimmert haben, um den Kampf mit dem Riesen aufzunehmen, und an dessen Bord sie mit ameisenartigem Fleiß arbeiten, während jener es nur der Mühe werth hält, hin und wieder seinen Körper umzuwenden. Aber jedesmal, wenn er sich herumdreht, ist es, als ob die Nußschale zertrümmert und begraben werden und verschwinden sollte. Die Zwerge haben jedoch so geschickt gebaut, daß ihre Nußschale immer flott bleibt und sich der tödlichen Umarmung entwindet. Alle die alten Sagen und Mythen von den Zwergen und Riesen, von Thor's Kampf in Jotunheim, als die Berge donnernd einstürzten und die Felsen umhergeschleudert wurden, als die Thäler sich mit Felstrümmern füllten, kommen mir in Erinnerung, wenn ich diese mächtigen Eismassen sehe, die sich rundherum im Mondschein bewegen. Und wenn ich die Leute betrachte, die auf dem Eishügel stehen und hacken und graben, um einen Bruchtheil davon zu entfernen, dann erscheinen sie mir kleiner als Zwerge, ja noch kleiner als Ameisen. Wenn die Ameisen aber auch nur ein einzelnes Korn tragen können, so bauen sie doch im Laufe der Zeit einen Ameisenhaufen, in welchem sie, geschützt gegen Sturm und Winter, behaglich leben können.

Wäre dieser Angriff auf die „Fram“ von der Bosheit selbst geplant worden, er hätte nicht schlimmer sein können. Die 2—3 Meter dicke Scholle hat sich an der Backbordseite gegen uns herangeworfen, hat sich dann auf dem 9 Meter dicken Eise, auf welchem wir liegen, in die Höhe geschoben und drängt es mit Gewalt in die Tiefe.

Zugleich mit diesem Eise wurde die „Fram“ hinabgezwängt, während die andere Scholle auf dem Eise unter ihm in die Höhe drängte, sich gegen das Schiff warf und es mittschiffs angriff, solange es noch festgefroren war. Soweit ich es zu beurtheilen vermag, hätte

das Schiff kaum eine stärkere Pressung erfahren können, und es ist daher kein Wunder, daß es unter derselben ächzte; allein das Schiff hielt den Druck aus, brach los und hob sich wieder. Wer wird jetzt noch sagen, daß die Form des Schiffes von geringer Bedeutung sei? Wäre die „Fram“ nicht so wie sie ist entworfen, wir würden jetzt nicht mehr hier sitzen. Nirgends im Schiffe ist ein Tropfen Wasser zu finden ....

Seltsamerweise hat das Eis uns seitdem keine solche Quetschung mehr bereitet. War es der Todesgriff, den wir am Sonnabend gefühlt haben? Er ist schwer zu beschreiben, war aber kräftig genug.

Heute Morgen machten Sverdrup und ich einen Gang über das Eis, doch war keine Spur einer neuen Pressung zu bemerken, vielmehr war das Eis eben und ununterbrochen wie früher. Das Zusammenschieben hat sich auf einen kleinen Streifen von Osten nach Westen beschränkt, und die „Fram“ hat gerade auf dem allerschlimmsten Punkte gelegen.

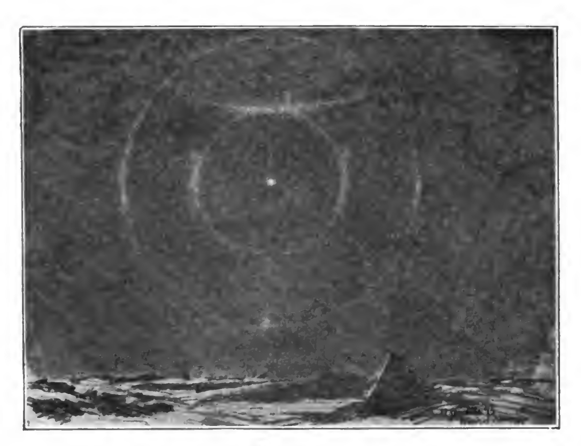
Nachmittags hat Hansen die gestrigen Beobachtungen ausgerechnet; das Resultat ist 83° 34,2′ nördlicher Breite und 102° 51′ östlicher Länge. Wir sind also seit Sylvester nach Norden und Westen getrieben, und zwar 28 Kilometer nach Westen und nur 25 Kilometer nach Norden, während der Wind meist aus Südwest wehte. Die Scholle scheint den Kurs nach Nordwesten entschiedener als je eingeschlagen zu haben, und es ist daher nicht zu verwundern, daß einiger Eisdruck stattfindet, wenn der Wind das Eis quer zu unserm Kurse treibt.

Ich glaube, daß wir kaum eine besondere Erklärung für die Pressungen brauchen, da wir offenbar wieder Packeis mit Spalten, Rinnen und Hügeln erreicht haben, wo der Druck einige Zeit anhält, wie wir es im ersten Winter erfahren haben. Auf dem uns umgebenden Eise haben wir beständig mehrere ähnliche Strecken angetroffen, selbst wenn das Eis sonst ganz ruhig war.

Heute Abend zeigte sich eine ganz merkwürdige Helle gerade

unter dem Monde. Sie erschien wie ein ungeheuerer leuchtender Heuschober am Horizont und reichte mit ihrem obern Theile bis hinein in den Hof um den Mond; an der obern Seite des Hofes war der gewöhnliche umgekehrte Lichtbogen zu sehen.

Am nächsten Tage, 8. Januar, bemerkten wir hin und wieder Pressungen im Eise. Während Mogstad und ich an den Handschlitten



Mondringe.

im Raum arbeiteten, begann es über und unter uns im Schiffe zu krachen, was sich später noch mehreremal wiederholte; doch wurde es inzwischen ruhiger.

Ich habe auf dem Eise oft den Pressungen zugehört und ihre Wirkung beobachtet, jedoch gingen sie nie über Krachen und Knistern unter der Oberfläche und in den Eishügeln neben uns hinaus.

Vielleicht soll uns das warnen, allzu vertrauensvoll zu sein

Ich bin gar nicht so sicher, daß das unnöthig ist. In Wirklichkeit ist es, als ob man auf einem rauchenden Vulkan lebte. Die Eruption, die unser Schicksal besiegeln wird, kann jeden Augenblick eintreten. Davon hängt Erfolg oder Fehlschlag ab. Und was ist der Einsatz? Entweder wird die „Fram" heimkehren und die Fahrt durchaus gelingen, oder wir werden das Schiff verlieren und mit dem zufrieden sein, was wir erreicht haben, und können auf dem Heimwege vielleicht noch einige Theile von Franz-Joseph-Land erforschen. Das ist alles. Jedenfalls würde es aber sehr hart sein, das Schiff zu verlieren, und ein sehr trauriger Anblick, es verschwinden zu sehen.

Einige von den Leuten sind unter der Führung von Sverdrup beschäftigt, das Eis des Hügels an der Backbordseite wegzuhacken, und haben schon gute Fortschritte gemacht. Mogstad und ich sind fleißig dabei, die Schlitten in Ordnung zu bringen und für den Gebrauch vorzubereiten, da ich sie nöthig habe, mögen wir nach Norden oder Süden gehen.

Liv ist heute zwei Jahre alt. Sie ist jetzt schon ein großes Mädchen. Ich möchte wissen, ob ich sie wiederkennen würde; ich würde wol kaum einen bekannten Zug an ihr finden. Es gibt großes Fest mit allen möglichen Geschenken für sie. Mancher Gedanke wird sich nordwärts wenden, und doch wissen sie nicht, wo sie uns suchen sollen, denken nicht, daß wir hier halb vom Eise zusammengepreßt in den höchsten nördlichen Breiten treiben, in der tiefsten Polarnacht, in die man je eingedrungen ist.

Während der nächsten Tage wurde das Eis stetig ruhiger.

In der Nacht des 9. Januar krachte und preßte das Eis wieder ein wenig; dann hörte dies ganz auf, und am 10. Januar lautete die Meldung: „Eis ganz ruhig." Wäre der Eiswall an der Backbordseite nicht gewesen, dann würde man gewiß nicht gedacht haben, daß hier ein solcher Bruch des ewigen Friedens stattgefunden hatte, so ruhig und friedlich ist es jetzt. Einige Leute hauen noch von dem Eise weg, das zusehends weniger wird.

Mogstad und ich sind im Raume fleißig an den Schlitten beschäftigt. Zwischendurch habe ich auch einen Versuch gemacht, die „Fram“ im Mondschein von verschiedenen Punkten aus zu photographiren. Ich exponirte wol ein paar Stunden. Die Resultate haben meine Erwartungen weit übertroffen. Aber da die Spitze des Eishügels jetzt weggehauen ist, geben diese Aufnahmen kein genaues Bild davon, wie das Packeis über die „Fram“ hingestürzt war. Dann brachten wir unser Depot bei dem Großen Hügel an der Steuerbordseite in Ordnung, indem wir alle Schlafsäcke, Lappen- und Finnen-Schuhe, Wolfsfellanzüge in unser Focksegel einwickelten und im äußersten Westen niederlegten. Der Proviant wurde in sechs verschiedenen Haufen untergebracht und die Büchsen und Flinten auf drei der letztern vertheilt und mit Bootssegeln umhüllt. Alsdann wurden Hansen's und mein Instrumentenkasten nebst einem Eimer voll Patronen unter einem Bootssegel verstaut. Die Schmiede und die Schmiedewerkzeuge wurden besonders untergebracht, und oben auf dem Großen Hügel ein Haufen Schlitten und Schneeschuhe deponirt. Sämmtliche Kajaks lagen umgekehrt nebeneinander; unter ihnen waren der Kochapparat und die Lampen. Die Gegenstände sind in dieser Weise vertheilt, damit unser Verlust nicht so groß ist, falls die dicke Scholle sich plötzlich spalten sollte.

Wir wissen alles zu finden; es mag nach Herzenslust wehen und schneien, wir werden nichts davon verlieren.

Am Abend des 14. Januar hörten wir, wie ich in meinem Tagebuch bemerkte, zweimal einen scharfen Knall im Schiffe wie von einem Kanonenschuß, worauf ein Geräusch folgte, als ob etwas zersplitterte; vermuthlich ist es das Bersten des Eises infolge der starken Kälte gewesen.

Es schien mir damals, als ob die Neigung des Schiffes zugenommen habe, doch war das vielleicht nur Einbildung.

Da die Zeit verging, machten wir uns alle allmählich wieder eifrig an die Vorbereitungen für die Schlittenexpedition.

Dienstag, 15. Januar, schrieb ich: „Heute Abend ertheilte der Doctor Johansen und mir eine Lection im Verbinden und Heilen gebrochener Gliedmaßen. Ich lag auf dem Tische und erhielt einen Gipsverband, während die ganze Mannschaft zusah. Schon der Anblick dieser Operation muß nothwendigerweise unangenehme Gedanken hervorrufen. Ein derartiger Unfall draußen in der Polarnacht bei 40° bis 50° Kälte würde alles eher als angenehm sein, denn, ganz davon zu schweigen, daß es sich dabei um unser beider Leben handeln würde, kämen wir mit dem Verbinden wol auch schlecht zurecht. Allein solche Dinge müssen nicht vorkommen und, was noch mehr ist, sie dürfen nicht vorkommen.“

Im weitern Verlaufe des Januar konnten wir um Mittag die schwache Dämmerung des Tages wahrnehmen — des Tages, bei dessen Grauen wir aufbrechen sollten.

Am 18. Januar schrieb ich, daß ich schon um 9 Uhr morgens die ersten Anzeichen der Dämmerung hatte unterscheiden können und daß es um Mittag sogar hell zu werden schien. Ich halte es aber kaum für möglich, daß es in Monatsfrist zum Reisen schon hell genug ist; und doch muß es der Fall sein. Allerdings ist der Februar ein Monat, den alle erfahrenen Leute für viel zu früh und viel zu kalt zu Reisen halten, die auch im März noch kaum jemand unternehmen würde. Allein es läßt sich nicht ändern; wir dürfen keine Zeit mit dem Warten auf weitere Bequemlichkeit verlieren, wenn wir vor dem Sommer fortkommen wollen, in welchem das Reisen unmöglich sein würde. Ich fürchte die Kälte nicht; dagegen können wir uns stets schützen.

Inzwischen werden die Vorbereitungen fortgesetzt, und ich bringe alles in Bezug auf die Tagebücher, Beobachtungsjournale, Photographien u. s. w., die wir mitnehmen wollen, in Ordnung. Mogstad fertigt im Raume Unterkufen aus Ahorn für die mit Neusilber beschlagenen Kufen der Schlitten an, während Jacobsen einen neuen Schlitten zusammenzusetzen begonnen hat. Pettersen ist im Ma-

schinenraum mit der Herstellung von Nägeln beschäftigt, welche Mogstad beim Beschlagen der Schlitten braucht. Inzwischen haben einige der andern aus Eisblöcken und Schnee auf der Scholle eine



Cand. med. Henrik Blessing.

große Schmiede aufgebaut, und morgen wollen Sverdrup und ich die Schlittenkufen mit Theer und Stearin tränken und so heiß, wie es in der Schmiede nur möglich ist, biegen. Hoffentlich wird es uns

gelingen, trotz der 40° Kälte genügende Hitze zu bekommen, um diese wichtige Arbeit ordentlich auszuführen. Amundsen ist bei der Reparatur der Mühle, an der wieder etwas nicht in Ordnung ist, weil die Zahnräder sich ausgelaufen haben; er glaubt, sie vollständig wiederherstellen zu können. Eine ziemlich kalte Arbeit, im Winde da oben auf der Mühle zu liegen und beim Schein der Laterne den harten Stahl und das Gußeisen zu bohren bei einer Temperatur von einigen 40° Kälte, wie wir sie jetzt haben. Als ich heute stehen blieb und die Laterne dort oben beobachtete, hörte ich, wie der Bohrer arbeitete; man konnte es hören, wie hart der Stahl war. Als ich ihn dann seine Hände zusammenschlagen hörte, dachte ich bei mir: „Ja, du hast allen Grund, die Hände zusammenzuschlagen; es ist kein besonders warmes Stück Arbeit, da oben im Winde zu liegen." Das Schlimmste ist, daß man bei solcher Arbeit keine Fausthandschuhe anziehen kann, sondern die bloßen Hände brauchen muß, wenn man weiterkommen will. „Es dauert nicht lange, dann sind einem die Hände erfroren, aber es muß gemacht werden", sagt er, und er will es nicht aufgeben. Ein prächtiger Bursche bei allem, was er unternimmt; ich tröste ihn damit, es hätten nicht viele vor ihm bei solchem Frost nördlich von 83° oben auf einer Mühle gearbeitet. „Bei andern Expeditionen", sagte ich zu ihm, „haben sie es, wenn die Temperatur so niedrig war, vermieden, im Freien zu arbeiten." „Wirklich?" erwiderte er, „ich glaubte, andere Expeditionen seien uns in dieser Beziehung voraus gewesen; ich meinte, wir hätten uns zu viel drinnen gehalten." Ich zögerte nicht, ihn über diesen Punkt aufzuklären, da ich weiß, daß er stets sein Bestes thut.

Es ist für mich in der That jetzt eine merkwürdige Zeit; mir kommt vor, als ob ich mich auf einen Sommerausflug vorbereitete, als sei der Frühling schon erschienen, und dabei sind wir noch mitten im Winter, und die Art dieses Sommerausflugs dürfte doch noch etwas zweifelhaft sein. Das Eis hält sich ruhig; das Krachen in demselben und in der „Fram" ist nur eine Folge der Kälte. Während der



Winternacht (14. Januar 1895).

letzten Tage habe ich Payer's Bericht über seine Schlittenexpedition nach Norden durch den Austria-Sund nochmals gelesen; er ist nicht sehr ermuthigend.

Gerade das Land, das er als das Reich des Todes schildert, wo er und seine Gefährten, wie er glaubt, unbarmherzig umgekommen sein würden, wenn sie ihr Schiff nicht wiedergefunden hätten, ist es, worauf wir unsere Rettung bauen; dieses Land ist es, das wir zu erreichen hoffen, wenn unser Proviant aufgezehrt sein wird. Das mag leichtsinnig erscheinen, aber ich kann es nicht dafür halten. Ich kann mir nicht anders denken, als daß ein Land, das selbst im April von Bären, Alken und Lummen schwärmt und wo die Seehunde auf dem Eise liegen, für zwei Männer, die gute Büchsen und ein sicheres Auge haben, ein „Kanaan, wo Milch und Honig fließt", sein muß; es muß sicherlich nicht nur Nahrung liefern für den augenblicklichen Bedarf, sondern auch Vorrath für die Weiterreise nach Spitzbergen. Indeß kann einem zuweilen wol der Gedanke kommen, daß es manchmal vielleicht gerade dann sehr schwierig sein werde, Lebensmittel zu bekommen, wenn man sie am nothwendigsten braucht; aber solche Gedanken gehen vorüber. Nichtsdestoweniger brechen wir aber auf, und die Zeit naht rasch heran; vier Wochen oder etwas mehr gehen bald vorüber, und dann Lebewohl diesem behaglichen Nest, das anderthalb Jahre unsere Heimat gewesen ist. Wir ziehen hinaus in die Dunkelheit und Kälte, hinaus ins ganz Unbekannte:

> Dunkel ist's draußen, mich dünkt, es sei Zeit,
> Zu befahren das feuchte Gestein,
> Zu reiten ins Riesenland;
> Wir kehren beide zurück oder uns beide wird fangen
> Der von Stärke strotzende Thurs.

Am 23. Januar schreibe ich: „Die Dämmerung hat so stark zugenommen, daß ihr Leuchten auf dem Eise wahrzunehmen ist; zum ersten mal in diesem Jahre habe ich den rothen Schein der Sonne tief unten in der Dämmerung gesehen." Wir nahmen, ehe ich das

Schiff verließ, Lothungen vor und fanden 3450 Meter. Dann fertigte ich im Raum Schneeschuhe an; es ist bei ihnen von Wichtigkeit, daß sie glatt, zähe und leicht sind, damit man auf denselben ordentlich vorwärts kommen kann. „Sie müssen tüchtig mit Theer, Stearin und Talg eingerieben werden, und es muß Fahrt in ihnen sein; dann kommt es nur noch auf den Gebrauch der Beine an, und ich zweifle nicht, daß dies besorgt wird."

Dienstag, 29. Januar. Gestrige Breite 83° 30′. (Vor einigen Tagen waren wir nördlich von 83° 40′, doch sind wir wieder südwärts getrieben.) Das Licht nimmt stetig zu, und um Mittag scheint es beinahe heller Tag zu sein. Ich glaube, ich könnte im Freien schon den Titel eines Buches lesen, wenn der Druck groß und scharf ist. Jeden Morgen mache ich einen Spaziergang, um den grauenden Tag zu begrüßen, ehe ich mich in den Raum zur Arbeit an den Schneeschuhen und der Ausrüstung begebe. Mit einem sonderbaren Gefühl gehe ich herum. Ist vielleicht tief im Innersten jubelnde Siegesfreude verborgen? Ein Gefühl, daß alle meine Träume im Begriff sind, mit der höher kommenden Sonne, die nordwärts über die eisbedeckten Gewässer steuert, verwirklicht zu werden? Aber während ich in der mir vertrauten Umgebung thätig bin, überkommt mich manchmal eine tiefe Wehmuth. Es ist wie beim Abschiednehmen von einem theuern Freunde und dem Heim, das mir lange unter seinem Dache Schutz geboten hat; mit einem Schlage sollen wir dieses Heim und unsere lieben Gefährten auf immer verlassen, soll ich nie mehr das schneebedeckte Deck auf- und abschreiten, nie mehr unter das Zelt kriechen, das Lachen im traulichen Salon hören und im Kreise der Freunde sitzen.

Und dann denke ich daran, daß, wenn endlich die „Fram" die Eisfesseln bricht und den Bug nach Norwegen zurückwendet, ich nicht dabei sein werde. Ein Lebewohl gibt jedem Dinge im Leben seine eigene wehmüthige Färbung, wie das Abendroth, wenn der Tag, mag er gut oder schlecht gewesen sein, thränenvoll unter den Horizont sinkt.

Hunderte von malen wandert mein Blick über die dort an der Wand hängende Karte, und jedesmal beschleicht mich ein kalter Schauer. Der Weg, der vor uns liegt, scheint so weit, der Hindernisse auf unserm Wege sind vielleicht viele. Dann aber kommt wieder das Gefühl, daß es gehen muß; es kann nicht anders sein, alles ist zu sorgfältig vorbereitet, um jetzt fehlschlagen zu können. Inzwischen pfeift der Südostwind über unsern Köpfen, und wir treiben beständig nordwärts, dem Ziele entgegen. Wenn ich an Deck gehe, und in die Nacht mit ihrem funkelnden Sternengewölbe und dem flammenden Nordlicht hinausschaue, weichen alle diese Gedanken, und wie immer muß ich ausruhen in diesem Heiligthum, dem dunkeln, tiefen, schweigsamen Raum, dem unendlichen Tempel der Natur, in welchem die Seele ihren Ursprung zu finden sucht. Strebsame Ameise, was bedeutet es, ob du mit deinem Korn dein Ziel erreichst oder nicht? Alles verschwindet im Meere der Ewigkeit, in dem großen Nirvana. Unsere Namen werden mit der Zeit vergessen, unserer Thaten gedenkt niemand, unser Leben fliegt vorbei wie eine Wolke und verschwindet wie der Nebel, der von der Sonne warmen Strahlen verjagt, von ihrer Hitze niedergedrückt wird. Denn unsere Zeit ist ein Schatten, der vorüberfliegt, und unser Ende zieht den Fuß nicht zurück, denn es ist besiegelt, und keiner kehrt zurück.

Zwei von uns werden bald noch weiter in diese ungeheuere Wüste, in noch größere Einsamkeit und noch tiefere Stille hineinwandern.

Mittwoch, 30. Januar. Heute ist das große Ereigniß eingetreten, daß die Windmühle nach ihrer langen Ruhezeit zum ersten mal wieder im Gange ist. Trotz der Kälte und Dunkelheit hat Amundsen die Zahnräder wieder in Ordnung gebracht, sodaß die Mühle jetzt so gleichmäßig und glatt läuft wie auf Gummi.

Wir hatten beständig Südostwind und treiben wieder nach Norden.

Sonntag, 3. Februar. Wir sind auf 83° 43′. Die Zeit unserer Abreise naht heran, die Vorbereitungen werden mit Eifer betrieben.

Die Schlitten sind vollendet; ich habe sie schon unter verschiedenen Verhältnissen probirt. Ich habe bereits die Unterkufen erwähnt, die wir aus Ahornholz angefertigt haben, um sie unter den neusilberbeschlagenen festen Kufen anzubringen; es geschieht, um die Schlitten sowol als auch insbesondere die Kufen zu verstärken, damit sie zu Beginn der Reise, wenn die Lasten noch schwerer sind, durch die vielen Stöße, die sie wahrscheinlich erfahren werden, weniger leicht dem Zerbrechen ausgesetzt sind.

Später, wenn die Lasten leichter geworden sein werden, können wir die Ahornkufen, falls wir es für angezeigt halten, leicht entfernen. Außerdem leitete mich bei diesen Kufen noch eine weitere Erwägung. Ich war nämlich der Ansicht, daß in der niedrigen Temperatur, die wir im Winter haben, und auf dem trockenen, zusammengewehten Schnee, der dann die Schollen bedeckt, Metall nicht so leicht wie glattes Holz gleiten würde, namentlich wenn letzteres mit Theer und Stearin tüchtig getränkt ist.

Gegen den 8. Februar war einer der Schlitten mit hölzernen Unterkufen fertig, sodaß wir damit Versuche anstellen konnten; dabei fanden wir, daß er sich beträchtlich leichter ziehen ließ als ein ähnlicher Schlitten, der auf neusilberbeschlagenen Kufen lief, obwol die Last auf beiden genau dieselbe war. Der Unterschied war so groß, daß wir es fast um die Hälfte schwerer fanden, einen Schlitten auf neusilberbeschlagenen Kufen zu ziehen als auf den getheerten Ahornkufen.

Unsere neuen Schlitten aus Eschenholz waren jetzt beinahe vollendet und wogen ohne Kufen 15 Kilogramm. Alle Mann sind eifrig an der Arbeit. Sverdrup näht kleine Säcke oder Polster, die auf die Schlitten gelegt werden als Unterlage oder Griffe für die Kajaks; sie werden so gemacht, daß der Boden des Bootes hineinpaßt. Johansen und einer oder zwei der andern stopfen die Säcke voll Pemmikan, der zu diesem Zwecke erwärmt, geklopft und geknetet werden muß, damit er eine gute Unterlage für unsere kostbaren Boote

abgibt. Wenn diese viereckigen, glatten Säcke in die Kälte hinauskommen, frieren sie so hart wie Stein und behalten ihre Form immer bei. Blessing sitzt im Arbeitsraum und copirt die Photographien, von denen ich keine Copien habe, während Hansen eine Kartenskizze unserer bisherigen Route zeichnet, seine Beobachtungen für uns abschreibt u. s. w. Kurz, es befindet sich kaum ein Mann an Bord, der nicht fühlt, daß der Augenblick der Abreise herannaht; vielleicht ist die Küche der einzige Ort, wo unter Lars' Regiment alles in der gewöhnlichen Weise seinen Gang geht.

Der Schiffsort war gestern 83° 32,1' nördlicher Breite und 102° 28' östlicher Länge, sodaß wir also wieder südlicher stehen; jedoch schadet das nichts, denn was machen ein paar Seemeilen mehr oder weniger für uns aus?

Sonntag, 10. Februar. Heute war so viel Tageslicht, daß ich um 1 Uhr „Verdens Gang" ziemlich gut lesen konnte, wenn ich die Zeitung gegen das Dämmerungslicht hielt; es war aber unmöglich, wenn ich sie gegen den Mond hielt, der tief im Norden stand. Vor dem Mittagessen unternahm ich eine kurze Fahrt mit „Gulen" und „Susine" (zwei von den jungen Hunden) sowie mit „Kaiphas"; „Gulen" war noch nie im Geschirr gewesen, ging aber ganz gut. Wenn er zu Anfang auch etwas widerspenstig war, so verschwand das doch bald, sodaß ich glaube, er wird ein tüchtiger Hund werden, wenn er erst gut angelernt ist. „Susine", die schon im vorigen Herbst ein wenig eingefahren worden ist, benahm sich wie ein alter Schlittenhund. Die Bahn ist hart und für die Hunde nicht schwierig. Sie können leicht festen Fuß fassen, auch ist der Boden nicht allzu rauh für ihre Füße, doch ist er auch nicht übermäßig glatt. Das Eis ist eben und bequem zum Laufen, sodaß ich tüchtige Tagemärsche zu machen hoffe; wir kommen rascher vorwärts, als wir erwartet hatten. Ich kann nicht leugnen, daß es eine weite Reise ist. Nie hat irgendjemand je die Brücke hinter sich so entschieden abgebrochen. Wenn wir umkehren wollten, wir hätten absolut nichts, wohin wir

uns wenden könnten, nicht einmal eine öde Küste. Es wird unmöglich sein, das Schiff wiederzufinden, und vor uns liegt das große Unbekannte. Und dort gibt es nur eine Straße: sie führt gerade aus, immer gerade durch, sei es Land oder Wasser, flach oder uneben, nur über Eis oder über Eis und Wasser, und ich bin fest überzeugt, wir kommen durch, selbst wenn wir das Schlimmste treffen sollten, nämlich Land und Packeis.

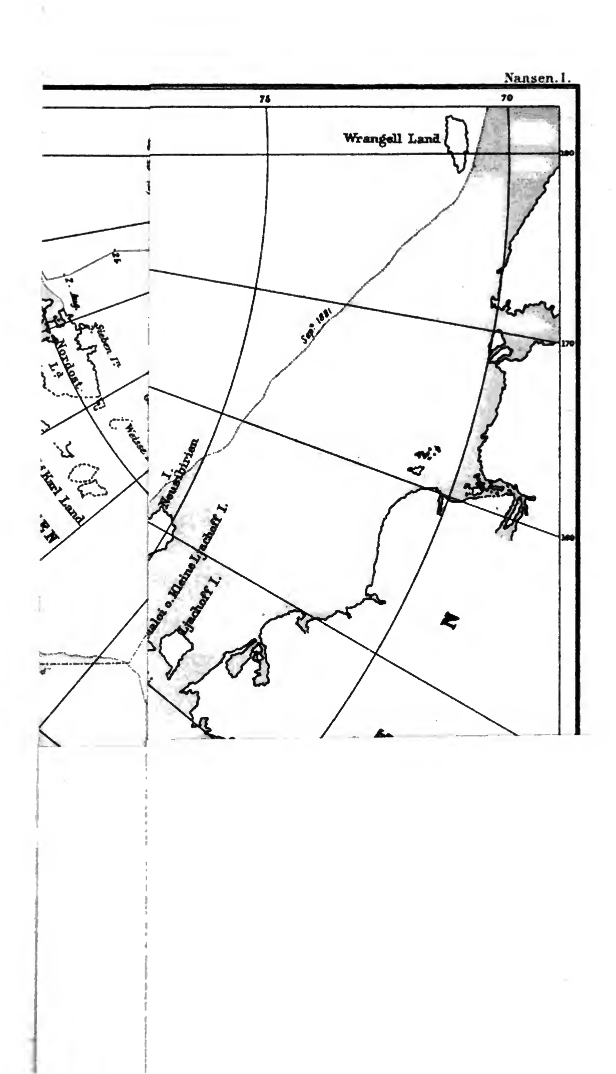
Mittwoch, 13. Februar. Die Pemmikan-Polster und die getrocknete Leberpastete sind jetzt fertig. Die Kajaks werden eine ausgezeichnete Unterlage erhalten, und ich wage zu behaupten, daß solche Fleischpolster eine absolute Neuheit sind. Unter jedem Kajak befinden sich drei, die genau zum Schlitten passen und, wie bereits erwähnt, nach dem Boden des Kajaks geformt sind. Sie wiegen je 50—60 Kilogramm. Die leeren Säcke haben ein Gewicht von $1^1/_2$ Kilogramm. Das Fleisch (Pemmikan und getrocknete Leber) in allen dreien zusammen wiegt ungefähr 160 Kilogramm. Jeder von uns besitzt einen leichten Schlafsack aus Renthierfell, in welchem wir letzte Nacht draußen zu schlafen versuchten, doch sowol Johansen wie ich fanden es ziemlich kalt, obgleich wir nur —37° hatten. Vielleicht waren wir unter dem Wolfsfellanzug zu leicht gekleidet; wir wollen daher heute Nacht mit etwas wärmerer Kleidung einen neuen Versuch machen.

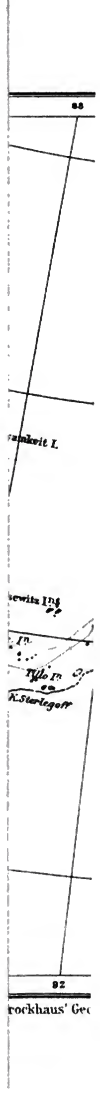
Sonnabend, 16. Februar. Die Ausrüstung macht weitere Fortschritte; doch sind noch verschiedene Kleinigkeiten zu erledigen, die Zeit erfordern, und ich weiß daher nicht, ob wir am Mittwoch, 20. Februar, schon zum Aufbruch bereit sein werden, wie ich es ursprünglich beabsichtigt hatte. Der Tag ist jetzt so hell, daß wir, soweit dies in Betracht kommt, sofort aufbrechen könnten; jedoch thun wir vielleicht besser, noch einen oder zwei Tage zu warten. Drei Schlittensegel (für einzelne Schlitten) sind jetzt fertig; sie sind aus sehr leichtem Baumwollstoff hergestellt und haben eine Breite von 2,20 Meter bei 1,30 Meter Höhe; sie sind so gemacht, daß zwei

davon zusammengeschnürt und als ein Segel auf einem Doppelschlitten benutzt werden können. Ich glaube, sie werden uns gute Dienste thun; sie wiegen je 600 Gramm. Außerdem haben wir jetzt auch den größten Theil des Proviants zum Verstauen in die Säcke bereit.

Heute Abend finden wieder Pressungen im Norden und Nordwesten statt. Glänzendes Nordlicht.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.


Wrangell Land
Sept. 1881
Neusibirien
Nordost. Ld
Sieben I.
Karl Land
Ljachoff I.
Kleine Ljachoff I.
75
70
180
170
160



rockhaus' Ge




COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
0046279245



